HISTORIA DE LA AVIACION COMERCIAL EN EL URUGUAY



JUAN MARURI

tomo uno

JUAN MARURI

HISTORIA DE LA AVIACION COMERCIAL EN EL URUGUAY

PRIMER TOMO

"L'Aviation, comme toutes les grandes oeuvres humaines qui ont bouleversé le monde, est née avant tout d'une mystique"

"Mes vols" Jean Mermoz

Prólogo

Con esta obra que será de dos tomos, nos hemos impuesto la tarea de escribir la "Historia de la aviación comercial en el Uruguay", pensando que ella va a llenar un vacío en la historiografía de la aeronáutica nacional y porque no del Río de la Plata, por ser un tema poco conocido y escasamente tratado.

Por dicha razón y por el placer de hurgar y tratar de hacer revivir nuestro pasado aeronáutico y de tal manera ir aportando nuevas facetas a la historia de la aviación nacional y del Río de la Plata, es que hemos entregado este primer tomo al juicio de los interesados en la materia y en general a todo aquel que le pueda servir conocer el origen y desenvolvimiento de esta parte del transporte de personas y cosas.

La aviación comercial en el Uruguay se manifestó a fines de la década de los años diez y en toda la de los veinte, con la aparición en el Río de la Plata de hombres de empresa y aventureros que llegaron de Europa teniendo como misión, conquistar estos cielos vírgenes de proyectos aeronáuticos mercantes y comenzar a desarrollarlos en aquella época fermental de la aviación.

Con ellos y los norteamericanos que arribaron al final de los veinte, se fue preparando el terreno para que finalmente nosotros, los uruguayos, nos largáramos después de la mitad de la década de los treinta, dentro del territorio nacional y en el Río de la Plata, a llenar esos espacios que quedaron vacíos, con tres líneas aéreas pioneras : PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea), CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima) y Expreso del Plata.

En este primer tomo de la "Historia de la Aviación comercial en el Uruguay" en diez capítulos se reseña en orden cronológico las once empresas que se desempeñaron en nuestro territorio antes de que naciera PLUNA y luego en otros nueve capítulos más, se desarrolla la historia de esa línea aérea nacional hasta el año 1978; además al final van dos índices : de personas y aeronaves citadas.

En el segundo tomo se continuará, siguiendo también el orden cronológico, con la historia de PLUNA y las otras líneas aéreas nacionales y extranjeras que actuaron y actúan en nuestro país, así sean de pasajeros, carga o mixtas.

J. M.

CAPITULO 1

THE RIVER PLATE AVIATION CO.

La aviación comercial tuvo su nacimiento en Uruguay con la llegada a mediados de 1919 del May. Shirley George Kingsley a Montevideo, quien recibió desde Gran Bretaña o trajo consigo, un avión biplano AIRCO (Aircraft Manufacturing Co. Ltd.) D.H.4A (diseñado por Geoffrey de Havilland) de motor Rolls-Royce Eagle de 375 H.P., aparato que todavía conservaba su matrícula militar de la R.A.F., F2663, colores en la cola y cocardas británicas, que podía transportar dos pasajeros «vis a vis» en una cabina cerrada detrás del piloto, que iba solo con la única defensa de un parabrisas. Es factible que este aparato haya sido armado en el taller de la Escuela Militar de Aviación, no hemos encontrado nada que nos diga que vino volando desde Buenos Aires hasta el Aeródromo del Paso de Mendoza.

El May. Kingsley, de nacionalidad británica, antes de la Primera Guerra Mundial vivió en la Argentina; luego de declarada la guerra acudió a presentarse para defender a su país, en su condición de Tte. 2° de los Regimientos Yorkshire y Lancashire. Ingresó en el Royal Flying Corps (a partir del 1° de Abril de 1918 Royal Air Force) el 1° de Abril de 1916, habiendo obtenido su brevet de aviador militar el 18 de junio de 1915, según los datos sobre su vida que nos relata Julio Victor Lironi en el libro « Misiones Aeronáuticas Extranjeras, 1919-1924», terminó la guerra con la jerarquía de Mayor y una experiencia de 1762 horas de vuelo, lo que no era poco para aquella época, sobre todo sobrevivirlas en un conflicto.

Kingsley regresó al Río de la Plata en 1919 como representante de la firma Británica Aircraft Manufacturing Co. Ltd. de Londres, cuyo principal Mr. G. Holt Thomas había contratado en 1914 los servicios del Cap. Geoffrey de Havilland como diseñador jefe, de ahí las letras D.H. que caracterizaban sus aviones AIRCO. Por supuesto, su centro de acción tenía que estar en la ciudad de Buenos Aires, dadas las mayores posibilidades que ofrecía esta metrópolis, capital de un país tan extenso, sin embargo, como veremos, sus vuelos dieron inicio en Montevideo; pero el verdadero comienzo de su campaña como representante y como educador de la opinión pública para hacer ver las ventajas del transporte aéreo, así sea regular u ocasional, lo hizo como era lógico de

esperar en Buenos Aires, aunque es bueno destacar que aquí en nuestra ciudad también incursionó en esas lides, haciendo comentarios que fueron publicados en la prensa de aquellos días, sobre el beneficio que reportaba el uso del aeroplano entre dos grandes ciudades, como lo que en esos días estaba ocurriendo entre París y Londres, donde se comenzaron a usar aviones AIRCO D.H.4A y otros, en sus incipientes líneas aéreas en formación; y otras declaraciones, todas atinentes a las bondades de la aviación, haciendo escuela en nuestra sociedad tan pacata y provinciana.

Los vuelos sobre el Río de la Plata

Desde hacía unos días el May. Kingsley se encontraba en Montevideo, posiblemente poniendo a punto su D.H.4A con algún vuelo de prueba local. El martes 10 de junio de 1919 decidió hacer el primer vuelo entre las ciudades de Montevideo y Buenos Aires, motivó este viaje el hecho de que su amigo el Sr. Carlos Bernhard, hombre de negocios de la capital argentina, encontrándose en Montevideo tuvo imprescindible necesidad de estar ese día en Buenos Aires. Como era un vuelo de ida y vuelta, y el tiempo no podía ser mejor, invitó al Director de la Escuela Militar de Aviación, Cap. Mateo Tula Dufort y Alvarez (compañero de Boiso Lanza), para que lo acompañara, con la seguridad del regreso, pagando de esta manera al Cap. Tula la ayuda que le prestó éste en el armado y hangaraje de su avión. El vuelo se realizó sin ningún tropiezo, partiendo a las 11 y 45 horas del Paso de Mendoza, arribando El Palomar a las 1300 horas, donde fueron muy bien atendidos, almorzando en esa Escuela, allí se enteraron de la infausta noticia de la colisión aérea sobre el aeródromo de un S.V.A. de la Misión Aeronáutica italiana, tripulado por el Cap. Enzo de Giovanardi y el mecánico José Sartorelli, con un Caudron de la Escuela de El Palomar, piloteado por el Alf. Mario Sarmiento, en el cual fallecieron los tres tripulantes en este accidente ocurrido horas antes. Regresaron Kingsley y Tula sin inconvenientes, despegando a las 15 y 45 horas. Para el Cap. Tula fue una notable experiencia que le abrió aún más la vocación por la aviación, logrando aprender a volar al año siguiente en Francia, aunque le costara la vida, pues falleció en Istres volando solo, un avión Caudron; como no había solicitado autorización para efectuar el viaje internacional con Kingsley, resultó arrestado pero satisfecho , por haberlo hecho en ese aparato moderno y con tal profesional.

La prensa montevideana y bonaerense se hizo eco de este vuelo y de los comentarios propagandísticos que realizara Kingsley, así como casi todos los que hizo en el futuro, pues esa era la política de promoción que con muy buen tino usaba.

Al día siguiente, 11 de junio volvió a cruzar el río aterrizando otra vez en El Palomar, donde pernoctó, para regresar a Montevideo el jueves 12, acompañado por su esposa y la Sra. de French, lo cual fue resaltado por el diario «La Prensa» de Buenos Aires, asegurando que fueron las primeras mujeres en volar sobre el Río de la Plata, ignorando el viaje que hizo el May. Frank P. Scott con su esposa el 17 de abril en un AVRO 504K (Aparato con el que se accidentaron el 2 de octubre de 1919, el Cap. Adhemar Sáenz Lacueva y el Tte.2º Alfredo Rinaldi, quien falleció). Ese mismo jueves en la tarde regresaron a El Palomar, que se transformó en su base de operaciones, anunciando en Montevideo su próximo vuelo para el otro día, viernes, también con pasajeros; recibiéndose en la municipalidad de Montevideo un telegrama de su homónima de Buenos Aires, informando que llegaría en la próxima jornada el Concejal Thompson y Sra., en el avión de Kingsley, quienes serían portadores de un mensaje del Intendente bonaerense para su colega montevideano.

Efectivamente, el vuelo se llevó a cabo y tuvo una gran resonancia, en la prensa de ambas márgenes del Plata. Como en los anteriores el despegue se efectuó con el Sr. Henry C. Thompson y Sra. Evelyn Plews, a las 11 y 45 (el mes de junio normalmente es el más neblinoso, levantando la niebla generalmente al mediodía) de El Palomar, arribando al Paso de Mendoza a las 13 y 25, siendo recibidos por el Presidente de la Junta Juan J. Santoro y el Edil José María Silva y Antuña y las autoridades de la Escuela Militar de Aviación (existe una fotografía donde se aprecia a los viajeros rodeados de un grupo de jóvenes oficiales, alumnos del 2º Curso de pilotaje de la institución y de su Director). Fueron llevados en automóvil hasta el Parque Hotel, en la Playa Ramírez, donde los esperaba el Intendente Eugenio Martínez Thedy y otras personas. A solicitud de los miembros de la municipalidad, el regreso se postergó para el domingo 15 en la tarde, en que fueron despedidos por un selecto grupo de señoras y señores en el mismo aeródromo, como lo atestiguan una serie de fotografías aparecidas en la revista El Hogar de Buenos Aires.

Este vuelo tuvo un carácter muy significativo por dos causas: primero por haber venido en él, el Sr. Thompson, importante industrial británico radicado en Buenos Aires, quien semanas más tarde integrará con otros inversores, como se verá, la primera empresa aeronáutica en el Río de la Plata; y segundo, las declaraciones que realizó Kingsley a la prensa, dando la noticia de que su propósito era formar una compa-

ñía de aviación uruguaya con asiento en Montevideo, con el fin de explotar cinco líneas con pasajeros, carga y correspondencia, la primera Montevideo - Punta del Este, Maldonado - Rocha - San Vicente (Castillos) - Lascano -Río Branco y regreso; la segunda, Montevideo - Florida - Sarandí del Yí - Carmen - San Gregorio - Tacuarembó - Artigas y regreso; la tercera, Montevideo - Bagé, Estado de Río Grande del Sur - y regreso; la cuarta Montevideo - Trinidad - Algorta - Paysandú - Salto - Constitución - Belén y Santa Rosa (Bella Unión) y regreso; y quinta, Montevideo - Colonia - Carmelo - Dolores - Soriano - Fray Bentos - Paysandú - Salto y regreso. El proyecto era demasiado ambicioso para aquella lejana época, pero no descabellado, pues no existían carreteras y las líneas férreas no servían a la mayoría de esos puntos. Quizá sirvió para impulsar una futura decisión, en pocas semanas, de crear una firma que finalmente se fundó en Buenos Aires, de representaciones, escuela de aviación, taxis aéreos, etc., girando todo con la marca AIRCO.

El próximo vuelo de Kingsley en su AIRCO D.H.4A, lo hizo el sábado 21 de junio trayendo de pasajeros a los Sres. Aarón de Anchorena (gran entusiasta por la aeronáutica, conquistó el Río de la Plata el 25 de diciembre de 1907 en el globo «Pampero», acompañado por Jorge Newbery) y Carlos A. Torquist, futuros miembros de la nueva sociedad que se iba a fundar en julio; este, en once días, era el octavo cruce del río entre las dos ciudades, desde que hizo el primero el 10 de junio. Permaneció aquí hasta el martes 24, en que temprano, antes de la salida del sol (este día sale a las 7 y 53) a las 7 y 30, despegó hacia Salto, desde el Paso de Mendoza, acompañado por el Sr. Carlos Bernhard, llevando correspondencia y diarios, según la prensa de Montevideo. Primero se dirigió a Colonia, donde arrojó una saca de correspondencia y un paquete de diarios, pasando luego por Fray Bentos y Paysandú, donde dejó caer cuarenta ejemplares de EL Día, arribando a Salto a las 12 y 30; aterrizó en Corralito, donde hoy se encuentra el aeropuerto, allí se reunió un numeroso público; entregó el resto de los diarios de Montevideo, los cuales por primera vez llegaron al fin de la mañana a ese destino, cargó nafta, almorzó y a las 15.00 remontó nuevamente hacia Buenos Aires, llevando ahora, además del Sr. Bernhard, al joven salteño César A Osimani, arribando a aquella capital sin novedad.

El último cruce de este período de vuelos lo realiza el jueves 26 de junio, viene con los Sres. Clive D. Thompson y J.S.Leitch. Como los anteriores arribó al mediodía, regresando en la tarde luego de haber almorzado en el Parque Hotel.

Se funda The River Plate Aviation Co.

Luego de un vuelo realizado el 2 de julio a la estancia San Juan, en Colonia, llevando a su propietario Aarón de Anchorena y al Sr. Aquiles Pirovano, efectuó una serie de viajes con su avión (dos vuelos a Rosario, Provincia de Santa Fé, otro hasta Bell-Ville en Córdoba y Rosario, de regreso) con total éxito, terminando de crear un clima adecuado para la formación de una empresa aeronáutica.

El 10 de julio se formó una sociedad bajo la dirección técnica del May. Kingsley, con el objeto de explotar, entre otras prestaciones, un servicio de navegación aérea, que en primera instancia, como se divulgó en Montevideo, sería entre las dos capitales del Plata. Esta nueva empresa se inició con un capital de 200.000 pesos oro, una de las primeras medidas que tomó fue hacer un pedido a Londres de cuatro aviones AIRCO.

Mientras tanto Kingsley continuó sus vuelos, los que en esos días fueron hechos hacia provincias, pero por poco tiempo más. El 12 de julio a Bahía Blanca con el Sr. Enrique García Velloso y 700 diarios La Nación de Buenos Aires. El 14 de julio vuela hasta Lobos y regresó por niebla, por último el 16 de julio partió con el redactor de La Nación, Dr. Enrique Loncan y el Sr. Ferreyra hacia Córdoba (pasando por el Gualeguay y Campana) donde arribó sin novedades, aterrizando en el hipódromo de esa ciudad; al regreso, como la pista era muy blanda, trató de movilizar su aparato a otro campo más firme para despegar con los pasajeros, en el decolaje se fue hacia la izquierda, sin poder dominar la máquina, entrando en colisión con un alambrado que delimitaba el campo, quedando el AIRCO en muy malas condiciones y él ileso. No tuvo más remedio que mandarlo en un vagón de ferrocarril hacia Buenos Aires. Instaló su taller en Hurlingham, cerca de El Palomar, donde se comenzó la reparación, solicitando los repuestos a Inglaterra.

De esta manera se suspendió abruptamente la actividad de la incipiente empresa de aviación, el nombre de Kingsley desapareció por un tiempo de las crónicas aeronáuticas de la prensa del Río de la Plata. Sin embargo estaba latente el espíritu emprendedor de este verdadero hombre del aire y no iba a ser probable que un accidente pudiera detener tan fácil la marcha ya iniciada.

A fines de agosto de 1919 se pudo leer en la prensa bonaerense que se había efectuado la constitución definitiva de la primera empresa comercial de aeronavegación de la cual en julio se divulgó su formación, insistiéndose en afirmar que su fin era establecer líneas de transporte aéreo entre distintas localidades de la República Argentina y países vecinos, aunque este no era el propósito inmediato que se perse-

guía, como bien se podrá ir viendo, contribuirá, sin embargo, a la futura creación de una verdadera línea aérea internacional.

El denominativo de esta razón social fue THE RIVER PLATE AVIATION CO. y sus socios capitalistas los Sres. Henry C. Thompson, Carlos A. Torquist, Aarón de Anchorena, Alfredo Peña, figurando también el Aviador Olive D.(o Clive D.) Thompson; anunciándose también que la integran conocidos aviadores de la talla del May.Kingsley, como el Cap. Sidney Holland.

Pasaron dos meses completos sin noticias de Kingsley o de la nueva empresa, hasta que por fin reaparece nuestro aviador el 29 de Octubre nuevamente con el AIRCO D.H.4A, en dos vuelos de prueba, aterrizando cuando finalizó el segundo en El Palomar. El avión totalmente reparado y pintado, se le veía ahora sin su antigua matrícula en la cola, exhibiéndose una bandera británica en su lugar y en el fuselaje en grandes caracteres AIRCO.

Con el aparato en orden de vuelo, Kingsley comienza nuevamente sus vuelos, mientras se va ajustando el manejo de la empresa a la espera de la llegada de los otros aviones adquiridos. El 4 de noviembre efectúa el primero con pasajeros, sin salir de los alrededores del aeródromo; pero al día siguiente comienza una larga gira que lo lleva, siempre con pasajeros, por Mendoza, San Juan, Córdoba, Río Cuarto y finalmente el 21 de noviembre arriba a El Palomar, en un total de 3.500 Kms. y 19 horas de vuelo.

Continuando con sus notables vuelos de larga distancia, el 6 de diciembre luego de un vuelo local que hace con pasajeros el día anterior, parte para Tucumán con el redactor de «La Nación», Sr. Arturo Cancela y 800 ejemplares de ese diario que ocupan todo el sitio de un pasajero y bien acondicionados en alforjas en el flanco izquierdo del fuselaje, los que no entraron en la cabina; este raid que tiene una parada intermedia para repostar en San Cristóbal, Provincia de Santa Fé, termina con 6 horas 25 minutos de vuelo en el día, para los 1280 Kmts. de su recorrido, sin inconvenientes, aterrizando en la Escuela Experimental de Agricultura de Tucumán. Inició el regreso el 12 de diciembre hacia Córdoba y Buenos Aires, con descensos Intermedios.

El mismo sábado 6 de diciembre en que comienza este largo raid, se realiza en El Palomar el primer vuelo de prueba por parte del Tte. Clive D.Thompson, a un nuevo avión de la compañía, el cual era un AIRCO D.H.16 biplano, de motor Rolls Royce 375 H.P. número de constructor P.4 que había sido matriculado G-EAQG , para cuatro pasajeros en cabina cerrada, dos frente a dos, el piloto al igual que el



D.H.4A iba en cabina abierta, solo con parabrisas. El 7 de diciembre con este aeroplano, Thompson efectúa un viaje hasta Gualeguaychú con cuatro pasajeros, descendiendo en el hipódromo, regresa en el día, teniendo que aterrizar en Villa Ballester, por falta de luz.

En esta primera etapa el D.H.16 no tuvo mucha suerte en las manos de Thompson, el 29 de enero de 1920 al aterrizar en la localidad de San Pedro, Provincia de Buenos Aires, con cuatro pasajeros, chocó con un poste, averiando sus alas derechas, sin consecuencias para los ocupantes. Luego de reparado, en otro vuelo que hizo el 12 de febrero, al aterrizar para repostar en San Antonio de Areco, Provincia de Buenos Aires, en viaje para Navarro, también en Buenos Aires, lo hizo con mala fortuna, destrozando el aparato, aunque con suerte, pues nadie salió lesionado. Este accidente dejó por largo tiempo fuerza de orden de vuelo al D.H.16; más rentable y apropiado para una posible línea aérea, como se usó tiempo después.

Pocos días más tarde del primer vuelo del D.H.16, el 21 de diciembre, la empresa por medio de Kingsley, luego el Cap. Sidney Holland, el Tte. Clive D. Thompson y el aviador Eric Mayne, probaron en vuelo el primer avión de instrucción, un biplano AIRCO D.H.6, biplaza en tándem de motor R.A.F. (Royal Aircraft Factory) de 90 HP. Este tipo de aparato del cual se recibió un buen número que fueron colocados en diferentes aeroclubes de la Argentina y Montevideo, se constituyó en el caballo de batalla de la futura escuela de vuelo de la compañía. La empresa y su director técnico, Kingsley,entraron en el nuevo año de 1920 con evidentes muestras de superación, habiendo conseguido varias metas de los trazados cuando se fundó la razón social, pocos meses atrás, como debe ser para que se pudiera desenvolver adecuadamente; las espectativas fueron alcanzadas dentro de lo esperado por su directorio. Sin embargo todavía no se había alcanzado el objetivo que Kingsley se había propuesto, formar una línea de aeronavegación regular, aunque los pasos estaban dados y el público se iba educando por medio de las manifestaciones y comentarios sobre el tema que hacía nuestro hombre en la prensa y por los vuelos, tanto locales como de larga distancia que efectuaban los entusiastas pasajeros en los aviones de la empresa comandada por Kingsley.

Este objetivo no se alcanzaría en este año, sino en 1921, como se verá, por la fusión de dos empresas, pero es importante ver como se llegó a esto y cual era su infraestructura, sus medios aéreos, su política económica, etc.

El nombre de Kingsley que hacía ya meses que no aparecía en las crónicas uruguayas, reapareció el jueves 22 de enero con un vuelo que realiza desde El Palomar hasta la ciudad de Mercedes, en el departamento de Soriano, aterrizando en el hipódromo con el D.H.4A, llevando a los Sres. Tomás y Juan Bruce, a quienes más tarde deja en la estancia «Santa Emilia», propiedad de ambos en ese departamento, regresando a Buenos Aires en el día.

Los vuelos locales y fuera del aeródromo continuaron por parte de Kingsley y los de otros pilotos de la compañía, tratando de solventar los gastos y generar utilidades. Entre los primeros con Kingsley se realizaban tanto en El Palomar (hasta con propaganda en la prensa como los que se hicieron el domingo 15 de febrero); como en Rosario, Santa Fé (ejecutados el domingo 22 de febrero); o los que hizo en la Escuela Militar de Aviación en Montevideo, el martes y miércoles 16 y 17 de marzo, en combinación con la casa Pablo Ferrando, que lo representó en esos días). Entre los segundos fuera del aeródromo, siempre llevando pasajeros, regresó al Uruguay el 28 de enero en un viaje hasta Fray Bentos, donde arrojó un paquete de diarios de Buenos Aires y luego aterrizó en la estancia «Torre Alta», en el departamento de Río Negro; el 6 de marzo llegó hasta Concepción del Uruguay en Entre Ríos y allí aterrizó en la cancha de fútbol del Club Atlético Concepción del Uruguay, su desempeño era en el mejor estilo de un «piloto agreste», como lo llaman a este tipo de aviador los norteamericanos, o nosotros «piloto de campaña», aterrizando en los lugares que uno elige desde el aire, lo más cerca posible del sitio adonde se va; posiblemente él haya sido el primero en hacer esta clase de vuelos en el Río de la Plata con suceso y en forma continuada por años, alternándolos con vuelos de demostración, fotográficos, de carga, de línea, etc.

El Aeródromo de San Isidro

Los vuelos continuaron en forma análoga a todos los descriptos, solo había algo que no encajaba, la empresa estaba obligada a usar el aeródromo de El Palomar donde tenían ciertas facilidades, por no disponer con uno civil donde se pudiera hangarar sus aeroplanos de tela, madera y alambres, y pudieran suministrar servicio de mantenimiento y otros requerimientos como aduana, autoridades, etc. Ya era imperioso contar con un aeródromo donde fuera posible proporcionar instrucción de vuelo, provisto con hangares más amplios y en mayor cantidad para mantenimiento y cobijo y en su momento montar una «estación» internacional para dar salida y recibir los vuelos a y desde el extranjero.

En marzo de 1920 el aviador ítalo-americano Lawrence León, representante de los aviones Curtiss en el Río de la Plata e instructor con una escuela de vuelo, que también operaba en El Palomar, se independizó y se mudó al aeródromo de San Fernando, donde había estado la escuela de Marcel Paillette; de allí partió Kingsley el 23 de marzo con su D.H.4A hacia Bahía Blanca, en un vuelo que lo alejaría por un lapso de tiempo de Buenos Aires. El ejemplo de León con su aeródromo propio fue el que siguió la empresa The River Plate Aviation Co., con más razones aún, de acuerdo a sus ambiciosos planes, superiores que los de este aviador.

Con tales fines y con el apoyo del Concejal Henry C. Thompson, su socio, Kingsley comenzó conversaciones en la Intendencia Municipal de Buenos Aires, para conseguir un gran predio de 28 hectáreas en Nuñez, hoy terreno de la Escuela de Mecánica de la Armada, sin resultados positivos.

En vista del fracaso de las gestiones ante el municipio, la solución vino de dentro de la misma empresa, según nos cuenta el historiador Oscar Luis Rodríguez en su artículo de la Revista «Alas» de abril de 1995 sobre la compañía, al aceptarse el ofrecimiento del socio don Aarón de Anchorena, quien le arrendó un amplio campo de su propiedad que anteriormente perteneciera a Juan Martín de Pueyrredón, en la localidad de San Isidro, situado frente a los links del Golf Club de San Isidro, de unas cincuenta hectáreas, predio que hoy ocupa el hermoso hipódromo con pistas de césped de San Isidro.

El arrendamiento no fue único de la The River Plate Aviation Co. sino compartido con la Compañía Franco-Argentina de Aviación, formada de la Misión Aeronáutica Militar Francesa, sobre las cuales nos ocuparemos en capítulo aparte.

Primeramente el campo fue acondicionado como aeródromo, teniendo mas o menos unos 700 mts. por 700 mts. en las distancias mayores, en aquella época no se marcaban pistas, solamente se señalaba el entorno del campo de aviación. La The River Plate Aviation Co. comenzó a construir un gran hangar de 63 mts. de frente por 16 de fondo en el ángulo noroeste, flanqueado por construcciones de mampostería en la cual se instaló una sala de espera, un restorán y otras dependencias. La Franco-Argentina en el ángulo noreste levantó tres hangares desmontables tipo «Bessoneau» con capacidad para cinco aviones grandes cada uno, un amplio galpón destinado a talleres y una gran sala de espera.

Se comunicaba con la estación del F.C.C.A. por medio de dos caminos que lo contorneaban y por una línea de tranvías de trocha angosta.

Comenzaron a usarlo ambas empresas en la segunda semana de abril de 1920: en los primeros tiempos iban y venían a El Palomar donde guardaban sus aviones y tenían el mantenimiento. Por ejemplo el lunes 12 de abril, el Adjudant (ayudante, suboficial) Adrien Bédrignans de la Franco-Argentina, en un vuelo desde Rosario, Santa Fé, aterrizó en San Isidro, dejó sus pasajeros y fue a El Palomar. El jueves 15 de abril el Tte. Clive D. Thompson llevó a San Isidro un D.H.6 desde El Palomar para allí dar instrucción de vuelo. Así se fue incrementando el tráfico del nuevo aeródromo a medida que, por un lado se armaban los hangares «Bessoneau» y por otro se techaba el hangar.

El domingo 23 de mayo de 1920 se inauguró oficialmente el aeródromo de San Isidro, con la presencia del Ministro de Obras Públicas de la Provincia, el Ministro de Francia, Mr. F. Gaussen, el Intendente Municipal, el Director de Aeronáutica, Cnel. Enrique Mosconi, el Director de la Escuela Militar de Aviación, May. Jorge B. Crespo, el Director de la Escuela Aeronaval Capitán de Fragata José C. Gregores, el Presidente del Aero Club Argentino Ing. Alberto R. Mascías y otras personalidades vinculadas a la aviación. A las 15 horas el Obispo de Cuyo, Monseñor Orzali bendijo el campo y los aviones ante una multitudinaria concurrencia. La banda de músicos del 3ero. de Infantería tocó los himnos Nacional, La Marsellesa y Good Save The King. Habían estacionado seis aviones AIRCO, dos Farman 50, cinco Breguet, un AVRO 504K, seis Caudron, un Nieuport, un Spad (todos estos militares). El Presidente de la Compañía Franco-Argentina de Aviación Sr. Bautista Sauberán pronunció un sentido discurso en nombre de las empresas, luego hizo uso de la palabra el Ministro de Obras Públicas y cerró la parte oratoria el Presidente del Aero Club Argentino. El Cap. Antonio Parodi y el piloto de la Handley-Page, Robert Clowes, hicieron una sobreacogedora sesión de acrobacia en sus aviones.

De esta manera comenzó oficialmente a operar el nuevo aeródromo comercial, primero en América del Sur (como lo asevera el historiador Oscar Luis Rodríguez) el cual tendría una estrecha vinculación con Uruguay, por medio de la empresa que se formaría de la fusión de estas dos a fines de 1921.

La empresa continuó su creciente accionar en el panorama aeronáutico del Río de la Plata, integrando nuevos aviones de pasaje-

ros, al recibir y probar en vuelo en su aeródromo otro AIRCO D.H.16 el 24 de mayo, día en que también quedó pronto el accidentado con Thompson, contando ahora con dos de estos aparatos para cuatro pasajeros (venían con motor Rolls Royce de 375 H.P.) y un D.H.4A para dos; así mismo el 24 de mayo se probaron dos nuevos D.H.6.

Los vuelos por el interior con pasajeros proseguían, al igual que las demostraciones y los vuelos de bautismo. Patrick Hasset por ejemplo, que había partido el 28 de abril, hacia más de un mes que volaba por el litoral argentino y uruguayo en un D.H.6 acompañado por el mecánico Diz, haciendo demostraciones por Fray Bentos, Salto, Paysandú, Concepción de Uruguay, Concordia, Villaguay, etc. De la misma forma Kingsley, Thompson, Arthur Baker y Eric Mayne, efectuaban giras y transporte de pasajeros. Esta manera de promocionar la aviación evidentemente se extendía como un reguero de pólvora y daba buenos dividendos; en Torquist, Provincia de Buenos Aires, se anunció la llegada de Baker en un D.H.6 y se anotaron más de doscientas personas para vuelos de bautismo.

Con la apertura en Montevideo del nuevo aeródromo de Villa Colón o Melilla el 2 de julio de 1920, los pilotos de la empresa con aviones AIRCO comenzaron a realizar vuelos a ese campo y de allí giras al interior del Uruguay como las que realizaron Baker, Theo F. Davenport y Sidney Holland, con el objeto de vender los aviones, como lograron hacerlo, y a la vez hacer vuelos de bautismo cobrando una buena cantidad que podía llegar a los $ 20.

Paralelamente a este tipo de vuelos fuera del aeródromo, ahora que contaban con un excelente campo de aviación con todas las comodidades, se intensificó la instrucción primaria para formar aviadores, con una serie de pilotos ingleses que oficiaron como profesores alternando algunos los vuelos de pista con giras por el interior. De esta manera se brevetaron una decena de aviadores en un corto período. Entre los instructores estaban: Theo F. Davenport, Clive D. Thompson, Sidney Holland, Patrick Hasset, Bryan Ferrand, Arthur T. Baker, Arnold Syddall, Eric Mayne y otros.

El despliegue de la empresa como compañía de «servicios generales», no era lo que su mentor se había propuesto en los primeros momentos, allá por junio y julio de 1919, pero las circunstancias fueron determinantes de la situación y Kingsley tuvo la perspicacia de ir adaptándose a ellas, mientras maduraban los acontecimientos que iban creando el momento adecuado para rever aquellas ideas del principio.

De esta manera pasaban los meses. mientras la The River Plate Aviation Co. se consolidaba en el ámbito aeronáutico de la zona. continuando su trajín. con las mismas prestaciones que brindaba desde su mudanza a San Isidro. con algún vuelo especial. como el realizado por Kingsley hasta Asunción del Paraguay en abril de 1921. llevando de pasajeros al Sr. Amadeo Tovía y Sra.. viaje que le llevo veintiún días entre ida y vuelta. en el cuál transportó correspondencia que no pudo entregar en su destino por causa de un temporal que lo detuvo por unos días en La Cruz. Provincia de Corrientes. teniéndola que enviar por vías normales. O el comenzado el 26 de octubre de 1921. también por Kingsley. a la Provincia de Neuquén. llevando de pasajero a los Sres. George Newbery (tío del fundador) y Guillermo Estrella (de La Nación). primer vuelo que llega hasta San Carlos de Bariloche.

Poco a poco iba integrándose con la Compañía Franco-Argentina. no solo compartiendo el aeródromo de San Isidro. sino también en el uso de ayudas. servicios comunes. vehículos y a veces intercambiando pilotos. etc., hasta que finalmente. como se podía ver. uniéndose para formar otra razón social.

BIBLIOGRAFIA

- "De Havilland Aircraft. Since 1915". por A.J. Jackson
- "Misiones Aeronáuticas Extranjeras. 1919-1924" por Julio Victor Lironi.
- "Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" por Antonio Biedma R.
- "Jane's all the world's Aircraft. 1919"
- "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" por el Tte.1º(Av.) (R) Juan Maruri.
- "The River Plate Company" por Oscar Luis Rodríguez
- "El campo de Mendoza se utilizó como aeródromo de uso comercial" por Juan Carlos Pedemonte.
- "Cincuenta años de aeronáutica en el Paraguay" por el May. Leandro Aponte B.
- Diarios de Montevideo: La Tribuna Popular. La Mañana. El Plata. La Razón. El Día. Diario del Plata.
- Diario de Salto : Tribuna Salteña
- Diarios de Buenos Aires: La Nación. La Prensa
- Revistas de Montevideo : Mundo Uruguayo. Boletín Informativo F.A.U.
- Revistas de Buenos Aires : El Hogar. Alas
- Documentos y fotos del autor.

Capitulo 1

The River Plate Aviation Co.



Avión D.H. 4A AIRCO Del Mayor Shirley G. Kingsley en el Paso de Mendoza (hoy Base Aérea "Cap. Boiso Lanza") en junio de 1919.



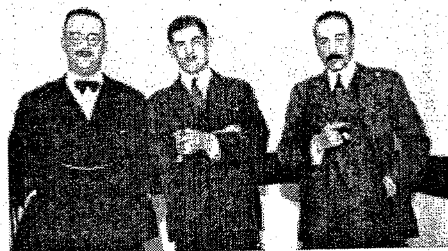
El Palomar, 10 de Junio de 1919 Colección Diego M. Lascano. D.H. 4A de Kingsley.



13 de junio de 1919, recién llegados de Buenos Aires en el biplano AIRCO comandado por el May. Kingsley, los esposos Thompson; en el Paso de Mendoza hoy Base Aerea Cap. Boiso Lanza.



Paso de Mendoza, 13 de junio de 1919, grupo de oficiales de la Escuela Militar de Aviación rodeando al Mayor Kingsley y a los esposos Thompson quienes recién arribaban de Buenos Aires en el biplano AIRCO que se aprecia detrás.



Carlos A. Torquist, Mayor Kingsley y Aarón de Anchorena.

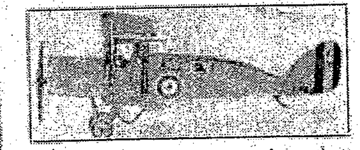
VUELOS EN AEROPLANO

Paseos sobre la Capital y viajes aéreos por el interior de la República.

ATRACCION ESPECIAL DURANTE LA SEMANA DE CARNAVAL

Vuelos diarios para pasajeros y excursionistas en los famosos aeroplanos "Airco" bajo la dirección del

MAYOR KINGSLEY.



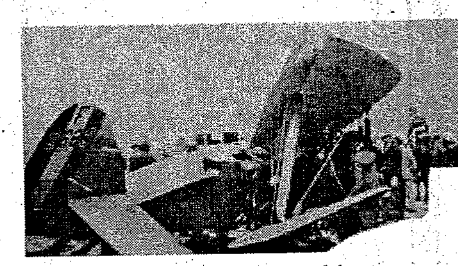
Los vuelos empezarán en el Palomar

DOMINGO 15 DE FEBRERO

PRECIOS: $ 40 m/n. vuelos de ensayo
" $ 80 m/n. vuelos de excursión

American Express Company River Plate Aviation Company

1920



Estado en que quedó el biplano del mayor Kingsley, el 16 de Julio en Cordoba al decolar 1919.

CAPITULO 2

COMPAÑIA FRANCO-ARGENTINA DE AVIACION

El 6 de setiembre de 1919, como se esperaba, llegó al Puerto de Buenos Aires el primer contingente de la Misión Aeronáutica Militar Francesa, que completaría su plantel catorce días más tarde con el arribo de un segundo contingente. Esta misión que Francia envió al Río de la Plata, como las otras que vinieron a la América del Sur de otros países, tuvo como objeto primordial, demostrar las bondades de su material aeronáutico, militar y civil y además, lógicamente, tratar de colocar el enorme excedente de aviones, motores y repuestos, luego de la finalización de la Gran Guerra (Primera Guerra Mundial).

El Jefe de esta Misión era el Tte.Cnel. Maurice Précardin, quien vino acompañado de un selecto núcleo de aviadores y técnicos, entre los que se destacaba la personalidad del Cap. Vicente Almandos Almonacid, de nacionalidad argentina, al servicio de la Aeronáutica Francesa, verdadero héroe de dos mundos, conquistador de Los Andes en vuelo nocturno pocos meses más tarde.

La Misión se instaló en el aeródromo de El Palomar de Buenos Aires, con un gran despliegue de medios, donde armaron cuatro hangares «Bessoneau» de armazón de madera, recubiertos con tela, con el fin de albergar en ellos veinte aviones de diferentes tipos, su escalón de mantenimiento, repuestos, etc.; además en la Base Aeronaval de San Fernando, Buenos Aires, sobre el río Luján, se emplazaron cuatro hidroaviones y cuatro deslizadores.

Cumpliendo con su cometido, esta gran delegación aeronáutica comenzó inmediatamente a realizar las demostraciones y ofrecimiento de enseñanza aero-militar en el ámbito de los ejércitos de Argentina y Uruguay, completado con muchos vuelos y raids de ensayo, por el interior de la Argentina a Colonia y Montevideo en Uruguay, y también con cruces de la cordillera hasta Santiago. Pero lo más importante que efectuó, desde el punto de vista de este trabajo que nos impusimos, fue la formación de una razón social con miras a la explotación de la aviación comercial en el Río de la Plata, a semejanza de lo que organizó The River Plate Aviation Co.

Vuelos promocionales y vuelos regulares

Luego de instalada la Misión en El Palomar y armado sus aviones, comenzaron una serie de vuelos en el aeródromo, primero de prueba y enseguida de promoción y publicidad, para pasar a los pocos días a viajes de ensayo internacionales y nacionales dentro del territorio argentino.

El primer vuelo de ensayo y promoción fue realizado el martes 18 de noviembre de 1919 a Montevideo por dos aparatos que aterrizaron en el Paso de Mendoza, sede de la Escuela Militar de Aviación. Primero arribó un Breguet 14 de bombardeo, biplano con motor Renault de 300 HP, que vino con el Tte.Cnel. Maurice Précardin y el Sgto. Jean de Brettes y al poco tiempo aterrizó un Farman 50P biplano con dos motores Lorraine de 275 H.P. cada uno, avión de bombardero modificado para llevar cuatro pasajeros, que vino al mando del Tte. Gustave Grillon a quién acompañaba el mecánico Capdeville con cuatro pasajeros: el conocido actor y aviador (brevet N°2 del Aero Club Argentino)Florencio Parravicini, su señora Sara Piñeiro, el aviador también pionero Enrique Roger y el autor teatral y escritor Enrique García Velloso. El regreso se efectúo al otro día, trayendo el Farman a los Sres. Lansac y Macagno de pasajeros.

La llegada de estos aparatos a Montevideo fue bien promocionada por la Misión y eran esperados por una verdadera multitud, atraída no solo por el hecho de la presencia de estos potentes y desconocidos aviones, uno de ellos el Farman, primer multimotor que se vio en Montevideo, sino primordialmente por venir entre los pasajeros el gran artista argentino Parravicini, conocido y aclamado en el Río de la Plata, en esos días estrenaba la pieza teatral «Fruta Picada» de su compañero de vuelo García Velloso, que iba a subir a escena en el teatro «Urquiza».

Esta primera experiencia tuvo un resonante éxito y apareció en todos los diarios de ambas capitales del Plata.

A partir de estos vuelos comenzaron otros durante un largo lapso de tiempo, demostrando la versatilidad de los aviones que trajeron incursionando también en el taxi aéreo, como lo hacía Kingsley, que es una forma muy rentable de demostrar los aparatos y preparar la gente para una posible explotación comercial del transporte por el aire.

Entre estos últimos son destacables los que se efectuaron el 23 de noviembre, ese domingo partieron dos aviones de la Misión desde El Palomar, con un grupo de caballeros que se dirigieron a la estancia de la Barra de San Juan, en Colonia, Uruguay, el conocido establecimiento de campo del Sr. Aarón de Anchorena. El grupo estaba formado por seis personas de los altos círculos de la sociedad bonaerense,de los cuales fueron cuatro en un Farman 50P con el Sub Tte. Grillon a los mandos y con el Tte. Jean Guichard dos, en un Breguet «Limousine»(avión semejante al Breguet 14 pero con cabina cerrada para dos ocupantes, delante y más abajo del piloto, que iba al descubierto).

Pocos días más tarde, el 28 de noviembre, partieron para Mar del Plata con seis pasajeros dos aviones: un Farman 50P y un Breguet «Limousine», volados respectivamente por el Ayudante Jules Abel y el Tte. Jean Guichard,y otro Farman 50P, con el Sub Tte. Grillon y cuatro pasajeros hacia Mercedes, Provincia de Buenos Aires, a la estancia del Sr. Saturnino J. Unzué que iba en el avión.

Con los buenos resultados obtenidos en estos y otros vuelos promocionales, ayudados por el buen tiempo y la mayor cantidad de horas diurnas al final de la primavera, se comenzó a publicitar los viajes regulares que se harían hacia Montevideo a partir del lunes 8 de diciembre.

Paralelamente a este emprendimiento, se instaló en El Palomar una escuela de vuelo, empezando en esos días la instrucción de pilotaje a los alumnos anotados en biplano Farman con motor Renault de 120 H.P.

Las comunicaciones aéreas anunciadas se demoraron un día por mal tiempo, comenzando los vuelos el martes 9 de diciembre, día en que se inauguró el servicio con la partida desde El Palomar de un Farman 50P con el Sub Tte. Gustave Grillon a los mandos y los mecánicos Vidal y Capdeville, los pasajeros eran el Ministro de Francia ante el gobierno de la República Argentina Mr. François Gaussen, el Cónsul General de Francia Mr. Hoff, el Agregado Militar francés Comandante Denil y el Tte. Cnel. Maurice Précardin. Aterrizaron en el Paso de Mendoza donde eran esperados por oficiales de la Escuela Militar de Aviación y diplomáticos de la legación francesa en Montevideo. El avión traía también una buena cantidad de diarios La Nación de esa mañana. Por un desperfecto en un motor, el regreso quedó suspendido, arribando al poco tiempo un Breguet con el Sgto. Jean de Brettes que trajo repuestos y llevó al Ministro Gaussen a Buenos Aires.

El inicio de los servicios no fue todo lo auspicioso que se esperaba pues el viaje inaugural se hizo a medias, no obstante a pesar de no haber regresado el primer avión, el miércoles 10 como estaba planeado (tres vuelos por semana, lunes, miércoles y viernes) se efectuó el segundo vuelo en otro Farman 50 P, llevando como pasajeros al Dr. Alfredo L. Palacios, siempre consustanciado con todo lo aeronáutico; el periodista de «La Epoca» Raúl A. Apold que más tarde fuera también historiador de aeronáutica; y dos periodistas.

El viernes 12 se continuó con los vuelos, yendo y viniendo otro Farman 50 P con pasajeros y regresó finalmente el primero al mando de Grillon, trayendo de pasajeros al Dr. Asdrúbal Delgado, casado con una hermana del Presidente Dr. Baltasar Brum, Mario Real de Azúa y Manuel Regusci, todos conocidos ciudadanos de aquel provinciano Montevideo.

Los servicios prosiguieron en la otra semana y en las otras hasta el 2 de enero de 1920, en que se realizó el último, con algunas alteraciones por mal tiempo y por mantenimiento, sin embargo se cumplieron once vuelos redondos en los cuales se transportaron un total de 86 pasajeros y numerosos ejemplares de La Nación en cada viaje, todos hechos en bimotor Farman 50 P.

A estos viajes hay que sumar otro que se efectuó el 27 de diciembre de 1919 en uno de los botes voladores biplanos Nieuport - Tellier con motor Sunbeam de 235 HP, desde la estación aeronaval de San Fernando al Puerto de Montevideo, frente al Club Nacional de Regatas. Vino comandado por el Ayudante René Menard y trajo como pasajeros al Dr. Adolfo J. Orma y tres hijos, regresaron al otro día. La idea era continuar el servicio con estos hidros que llevaban la misma cantidad de personas que los Farman, pero con un solo motor, pero no prosperó.

Entre los viajeros es dable recordar, además de los ya nombrados, al poeta Leopoldo Lugones, al Presidente del Aero Club Argentino Ing. Alberto R. Mascías, al productor rural Domingo Bordaberry y otros.

Se crea desde la Misión, una empresa aero-comercial

Con los servicios en funcionamiento fue creada la Compañía Franco-Argentina de Aviación, promovida por el Agregado Comercial de la Misión y piloto aviador, Tte. Jean Guichard, quien había vivido desde su niñez en la Argentina, y por su compatriota Charles Murat. Esta compañía al igual que la The River Plate Aviation Co., no solo ofrecía las prestaciones de una posible línea aérea, además una escuela de vuelo (que no tuvo andamiento por un accidente mortal a un alumno), la representación y venta de aviones y repuestos, taxi aéreo, fotografía aérea, relevamientos aerofotogramétricos, etc.

El 12 de enero de 1920 se iniciaron los servicios aéreos entre Buenos Aires y Mendoza al pie de la cordillera, el viaje se efectúo en cuatro etapas y tres trasbordos, con Farman 50P y Breguet «Limousine». aterrizaron en Los Tamarindos, Mendoza, a las 19 y 40 horas de ese mismo día. El 14 de enero se realizó el regreso con tres aparatos, dos Farman 50P y un Breguet «Limousine».

Esta línea resultó más efímera que la de Montevideo, de cualquier manera sirvió para generar futuros impulsos a otros atrevidos conquistadores de las rutas aéreas en esos años fermentales de la aviación, como realmente ocurrió más adelante, es decir que no todo fue en vano, quizá un poco adelantado, pero no inútil.

Los contactos de la Compañía con el Uruguay fueron esporádicos, no así la Misión que durante todo enero de 1920 tuvo estacionado diferentes Breguet 14 en la Escuela Militar de Aviación, cumpliendo diversas funciones de adiestramiento a los oficiales aviadores y no aviadores del Ejército Uruguayo.

Además se hicieron relevamientos aerofotogramétricos a la estancia de Anchorena en Colonia y vuelos con los botes voladores Nieuport-Tellier al Puerto de Colonia.

El 17 de febrero de 1920 gran parte de los integrantes de la Misión Aeronáutica Militar Francesa partió de regreso para Francia, terminando su actuación en el Río de la Plata; en Buenos Aires quedó una buena parte, casi todos formando parte de la Compañía Franco-Argentina de Aviación. Los aparatos tanto militares, como los de uso civil quedaron en la Argentina; de ellos dos SPAD y un Breguet 14 fueron vendidos a la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, por la Compañía.

Al igual que la The River Plate Aviation Co., la Franco-Argentina efectúa muchos raids al interior de la República Argentina, sin la espectacularidad y tan lejanos como los que realizó Kingsley, pero también sus aviones conmocionaban al público de los pueblos y ciudades de provincias que rodean a la de Buenos Aires, cuando los veían llegar o solamente sobrevolarlos con aquellos bimotores Farman 50P que aparentaban como grandes aparatos y en menor escala los Breguet «Limousine», aunque igualmente impresionaba su potente motor de 300 H.P. La gran mayoría de los vuelos eran de taxi o en los festivales vuelos de bautismo; en la mayoría de los primeros llevando o trayendo pasajeros desde y hacia El Palomar y a partir de abril de 1920, al nuevo aeródromo de San Isidro que era compartido con la Compañía de Kingsley. En realidad ellos fueron los primeros en usar este aeródromo de San Isidro, con el aterrizaje el 12 de abril de un Farman 50P al mando del Ayudante Adrien Bédrignans que venía desde el aeródromo de Saladillo en Rosario, Provincia de Santa Fé, con tres pasajeros; y ese mismo día el Ayudante Daniel Clerté despegó de allí en un Breguet «Limousine» hacia Castelli, Buenos Aires, y así día a día hasta el 23 de mayo en que dos compañías, como ya se vio anteriormente, inauguran este aeródromo comercial. De ahí en más la compañía continuó con sus

vuelos al interior, integrándose a medida que pasaban los meses con la The River Plate, para terminar uniéndose a ella y formar otra razón social como veremos.

En ese período el Presidente de la empresa, como ya se adelantó, era el Sr. Bautista Sauberán, figurando como directores el Tte. Jean Guichard, el Sub Tte. François Hentsch y el Sr. Charles Murat. El plantel de pilotos lo formaban el Tte. Fernand Prieur y los Ayudantes Daniel Clerté, Adrien Bédrignans y Marcel de Saint Sulpice.

BIBLIOGRAFIA

- «Misiones Aeronáuticas Extranjeras. 1919-1924» por Julio Victor Lironi.
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» por Antonio M. Biedma.
- «La Victoria de las Alas», por Angel Ma. Zuloaga.
- «Aeropuerto Angel S. Adami. Melilla. 75 años de Historia» por Juan Maruri.
- Diarios de Buenos Aires: La Nación, La Razón
- Diarios de Montevideo: El Día, La Tribuna Popular, La Razón, El Telégrafo.
- Diarios de Colonia: La Epoca.
- Documentos y fotos del autor.

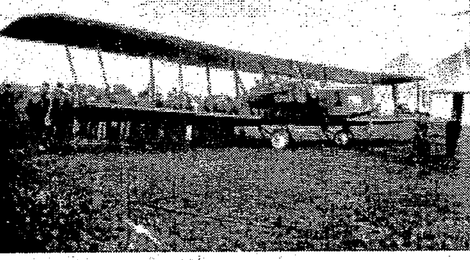
######## 0 ########

Capítulo 2

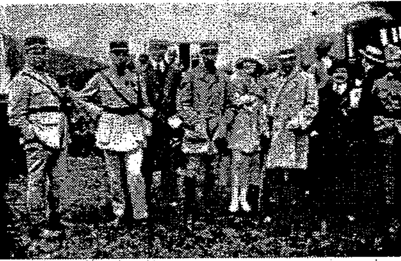
LA FRANCO / ARGENTINA



Farman BimotorType F5OP, aterrizado en el Paso de Mendoza, hoy Base Aérea Cap. Boiso Lanza. Noviembre de 1919.



El "Farman" que tripulado por el Teniente Grillon, trajo cuatro pasajeros y un mecánico de Buenos Aires el 18 de noviembre de 1919.



Sgto. de Brettes, Tte. Grillon, E.Roger, Tte. Cnel. Precardin, F. Parravicini, y Sra. ,García Velloso.



Momento en que el "Brequet" en el que llegó el coronel Precardín, aterriza en el campo de aviación de Montevideo el 18 de noviembre de 1919.

CAPITULO 3

COMPAÑIA RIO PLATENSE DE AVIACION

De la fusión de las compañías The River Plate Aviation Co. y Franco - Argentina de Aviación, se constituyó el 1° de setiembre de 1921 la Compañía Rioplatense de Aviación, en base a la experiencia combinada de las dos empresas y al empuje de su principal inspirador e impulsor, el May. Shirley G. Kingsley quién cuando creyó que era el momento adecuado para renacer sus primitivos planes, logró aglutinar las dos firmas que, hasta ese momento y desde antes de su fundación, el 23 de mayo de 1920, compartían el aeródromo comercial de San Isidro en Buenos Aires.

Esta noticia de la formación de la nueva empresa recién salió a luz en la prensa bonaerense el día 22 de noviembre de 1921 y en Montevideo se conoció al otro día, luego de un vuelo que realizara Kingsley ese 22 de noviembre a nuestra ciudad; por supuesto informada por él mismo con todos los detalles, a los medios de prensa que lo fueron a recibir al aeródromo de Villa Colón o Melilla ese martes. El vuelo fue realizado con uno de los dos Airco D.H.16 para cuatro pasajeros con que contaba la nueva entidad, contratado por las autoridades del Boxing Club de Buenos Aires para que trajera a Montevideo a los Sres.: M. Peacan del Sar, J. Pérez Aubone y D.J.M. Anadón, con el objeto de que los dos primeros ultimaran los detalles y las gestiones previas en el día, a la firma del contrato entre los boxeadores Plaissant y Sotelo que en breve disputarían el campeonato del Río de la Plata. El avión regresó en la tarde trayendo de pasajeros al Director del diario La Nación, Sr. Jorge A. Mitre y al Sr. Arturo Deleza.

El propósito de esta nueva compañía era implantar un servicio aéreo regular entre la Argentina y los países vecinos, comenzando primero con los vuelos en el Río de la Plata. El May. Kingsley aprovechando la presencia de los periodistas que estaban en el aeródromo de Villa Colón, como era su costumbre, hizo una serie de declaraciones dando a conocer los pormenores de la nueva razón social de acuerdo a los que sigue: tenía un capital de 1:000.000 de pesos argentinos dividido en 22 series de 500 acciones de 100 pesos cada una, de las cuales habían sido suscriptas y totalmente integradas siete series, que representan 350.000 pesos dejando 13 series que se emitirían a medida que el desarrollo de los negocios de la compañía requieran nueva capitalización. El primer directorio es-

taba compuesto por los Sres.: Carlos A. Torquist, Henry C. Thompson, François H. Hentsch, Jean Guichard y el May. Shirley G. Kingsley; estando también a cargo de este último la administración general de la sociedad. Los síndicos titular y suplente recayeron en los doctores José M. Paz Anchorena y Rodolfo Clusellas. Entre los accionistas figuraban los Sres. Saturnino J. Unzué. Aarón y Enrique de Anchorena, Cnel. Alfredo de Urquiza, Dr. Paz, Alfredo Peña, Carlos y Nicolás Ortíz Basualdo, Manuel G. Balcarce, H.H. Leng, A. Braden, Federico Bemberg, Emilio Lernoud, E.W. Drabble, Carlos Duggan, Guillermo Drysdale, Luis Supervielle y otros.

Y por último, para hacer más seductor el ofrecimiento de este servicio aéreo a sus posibles usuarios, se ofrecía la comodidad del traslado gratuito desde el centro de las dos ciudades a sus respectivos aeródromos: en Buenos Aires de la Plaza de Mayo a San Isidro se «hacía correr» un automóvil y de la misma forma en Montevideo de la Plaza Constitución a Villa Colón. Dos veces por semana se harán estos viajes en ambos sentidos, los sábados y los lunes por la mañana, con aviones AIRCO D.H.16 para cuatro pasajeros y en su defecto con Breguet «Limousine». El costo de los pasajes era de $ 35 pesos ida y $ 60 pesos ida y vuelta (moneda uruguaya).

El comienzo y desarrollo de la línea aérea regular

Como estaba dispuesto por la compañía, el sábado 17 de diciembre de 1921 dieron comienzo los vuelos regulares entre los dos capitales, saliendo a las 12 horas un autobús desde las calles San Martín y Rivadavia (en una esquina de la Plaza de Mayo) conduciendo a los pasajeros Sres.: Martín Torquist, J. Escalante y J. Bell y también al Presidente de la empresa Sub Tte. François Hentsch con varios invitados; en cincuenta minutos llegaron al aeródromo San Isidro, donde pasaron a la cabina de un AIRCO D.H.16 que estaba al mando del May. Kingsley. Luego del despegue voló durante una hora y treinta minutos, aterrizando normalmente en Villa Colón. Regresó en esa tarde con un descenso intermedio en Colonia, donde dejó a los pasajeros que habían subido en Montevideo, Sres.: Alberto Bergamino y Sra. y Jorge Burhl. Así empezaron los vuelos regulares de la aviación comercial en el Uruguay, primeros internacionales en América del Sur.

Los aviadores de este primer período que se extendió desde el 17 de diciembre de 1921 al 10 de abril de 1922, en que funcionó esta línea aérea a la cual podríamos denominarla «veraniega», pues a la finalización de nuestro estío se terminó el servicio, fueron dos, en primer término el Cap. Stuart Stewart, quien había llegado a Buenos Aires como piloto de la firma Handley Page y entre otros hechos notables de su vida aeronáutica, destacamos que fue el primero en cruzar el Río de la Plata en vuelo nocturno el 26 de abril de 1921, con un Bristol de motor Hispano-Suiza 300 HP, acompañado por el Jefe de Talleres de la Escuela Militar de Aviación de Uruguay don Gerardo Dotti; el otro aviador era Kingsley, que efectuaba los vuelos no regulares o especiales, que fueron muchos.

En estos viajes regulares redondos del primer período de la empresa, se transportaba también correspondencia, haciéndolo sin cargo para los dos correos, argentino y uruguayo. En Montevideo se usaba un sello de recargo postal de 25 centésimos, sobrecargado en rojo, emitido el 11 de noviembre de 1921.

Los vuelos se fueron sucediendo con excelente regularidad y seguridad, teniendo varias veces que reforzar el servicio con otro viaje, el que era realizado en lo posible con el otro D.H.16 o en su defecto, como ocurrió el sábado 14 de enero de 1922, con un Breguet «Limousine», viniendo como piloto Kingsley, quién regresó con los mismos pasajeros el lunes 16 de enero; vuelo que se interrumpió en Colonia, donde tuvo que aterrizar por problemas mecánicos, los que fueron superados dos horas después.

En el primer mes de explotación de la línea se transportaron 113 pasajeros; resultados tan halagadores hizo pensar seriamente a los directores de la compañía, en la posibilidad de efectuar viajes diarios pues en este mes se vieron obligado a hacer diez vuelos extraordinarios.

Sin embargo, la rentabilidad de la empresa no era todo lo bueno que se esperaba, al no lograr conseguir un contrato con los correos de los dos países, pues económicamente, a pesar de los buenos resultados en la captación de los usuarios, no era viable, no obstante continuaban el servicio aguardando la respuesta de la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Diputados de la República Argentina, a la que se había solicitado una subvención de seis mil pesos argentinos mensuales, con el fin de establecer un servicio diario de correo aéreo entre Buenos Aires y Montevideo; fundaban ese pedido en un extenso memorial en el cual entre otras cosas expresaba que en cada viaje se transportaría cien kilogramos de cartas o impresos, correspondencia que si salía al mediodía se entregaba a la 15 y 30 en Montevideo.

De cualquier forma la línea continuó y para mitigar los males económicos no solo se hacían vuelos extraordinarios en la ruta a Montevideo, también se continuaban con los taxis aéreos a otros lugares dentro y fuera del territorio argentino, como el que hizo Kingsley el 10 de febrero

de 1922 en un Breguet «Limousine» a Santa Elena, Provincia de Entre Ríos; o dos extensiones del servicio a Montevideo hasta Punta del Este, el que también lo realizó Kingsley, pero en D.H.16. Dentro de un plan de expansión del servicio que se había proyectado, el 21 de febrero se hizo publicidad para vuelos especiales que tendrían lugar durante la semana de carnaval, ofreciendo por medio de un aviso en diarios de Buenos Aires «un gran número de máquinas especiales» a Mar del Plata, Punta del Este y Montevideo, dando la duración y los precios ida e ida y vuelta de los viajes, con los horarios normales para los vuelos regulares los sábados y los lunes. En el aviso figuraba la cantidad de 227 pasajeros transportador en el término de las ocho semanas transcurridas desde el 17 de diciembre de 1921.

Hasta el 6 de marzo, es decir en dos meses y medio de funcionamiento, se realizaron en forma normal 84 viajes, 42 de ida y 42 de vuelta, transportándose 281 pasajeros, lo que nos da un promedio de 3 y un tercio de ocupación por vuelo; los aviones AIRCO D.H.16, como se recordará, tenían capacidad para cuatro lugares.

Primer contrabando aéreo

Los vuelos en el mes de marzo se cumplieron en forma corriente, sin viajes extraordinarios, prosiguiendo la rutina operativa de la línea, como debe ser y así los comprendemos hoy en día, sin embargo hubo uno que, aunque se desarrolló normalmente en el aire, escapó a lo habitual en el aeródromo de San Isidro luego del arribo de Montevideo el 20 de marzo; en la revisación aduanera, los funcionarios incautaron a dos médicos que vinieron como pasajeros, dos maletas, conteniendo una, alcaloides («Setcocaine» y ampollas de Neosalvarsán) y en otra, quinientos termómetros clínicos. Este fue el inicio o la primera vez, conocida, que en el Río de la Plata se pretendió realizar este tipo de introducción fraudulenta de mercaderías por vía aérea, a uno de nuestros países.

A raíz de un problema ocurrido a fines de marzo en el servicio marítimo postal y de pasajeros entre las dos capitales del Plata, por una subvención especial que el Consejo Municipal de Montevideo otorgó al vapor «Río Uruguay» para que navegue a precios reducidos con el objeto de fomentar el turismo argentino, hubo una serie de cambios en ese servicio al tener una respuesta negativa de las compañías argentinas de navegación, las cuales pararon los grandes vapores de la carrera, sustituyéndolos por buques inferiores, con gastos menores para adaptarse a las tarifas reducidas del «Río Uruguay»; en primer lugar se perdió el carácter diario con que se daba, amontonándose la correspondencia local y de ultramar, lo que fue aprovechado por la Río Platense para ofrecer un servicio especial de correo aéreo, el que fue aceptado recién el 12 de abril por el correo argentino, al decidir éste que los días en los cuales no se traslade la correspondencia por falta de vapores, se efectuará por vía aérea, dados los excelentes resultados obtenidos en el transporte de pasajeros por los aviones AIRCO D.H.16 de la Compañía Río Platense de Aviación. A los pocos días apareció en toda la prensa montevideana el inminente comienzo de esta línea aérea postal, augurando que se comenzaría con ella el lunes 17 o miércoles 19 de abril, no obstante esto, pasó todo lo contrario, el conflicto finalizó y los vapores volvieron a ser diarios, perdiéndose la esperanza de una solución a los problemas económicos de la compañía.

Con las buenas perspectivas que se entreveían a mediados de la segunda semana de abril, los dos pilotos de la compañía, Kingsley y Stewart, con los dos AIRCO D.H.16, llevando a cuatro pasajeros cada uno, intervinieron el viernes 14 de abril en la carrera aérea San Isidro - Mar del Plata, la cual ambos tuvieron que abandonar antes de esta última ciudad por fallas mecánicas, luego de haber usado estos dos aparatos durante casi tres meses sin prácticamente ningún percance. Por lo cual el sábado 15 de abril el aviador norteamericano Arnold Syddall, suplantó a Stewart, cumpliendo él, el vuelo a Montevideo, posiblemente en el AIRCO D.H.4A de Kingsley o en un Breguet «Limousine».

Suspensión y recomienzo de las actividades

Probablemente el vuelo del 15 de abril halla sido el último de este período, al quedar defraudadas las perspectivas de subvención por los vuelos postales que nunca comenzaron en este primer período. El servicio se suspendió al no contar con pasajeros, más que esporádicamente. No logramos encontrar nada en nuestras investigaciones de algún otro vuelo, luego del último, el sábado 15 de abril y en realidad de este sólo las dos líneas que escribió el Dr. César Jones en su trabajo «Publicaciones Filatélicas».

Aprovechando esta suspensión, por las lógicas razones de la falta de pasaje que pudiera pagar la suma más o menos elevada de un viaje aéreo entre las dos ciudades, Kingsley, alma mater de la firma, se ausenta hacia Europa, quedando en suspenso esta primera manifestación de la explotación de una línea aérea en el Río de la Plata y también primera internacional en América del Sur.

A su regreso de Europa, Kingsley continúo volando como era de esperar. En Montevideo reapareció a partir del 9 de diciembre de 1922, día en que arribó al aeródromo de Villa Colón en un AIRCO

D.H.16 desde San Isidro, con dos pasajeros, regresando a Buenos Aires el 11, acompañado ahora por cuatro. Este fue al primero de una serie de siete vuelos comerciales que hizo en ese mes de diciembre de 1922 a Montevideo.

En enero de 1923, Kingsley intervino en el Primer Raid Aéreo y Carrera Internacional entre Buenos Aires - Montevideo y circuito de las playas, con un D.H.16, al igual que los nuevos aviadores de la firma, el May. Bryand Ferrand también con D.H.16 y el Cap. Patrick Hasset con Breguet XIV, quienes al igual que Kingsley, efectúan en febrero unos cuantos vuelos comerciales a Villa Colón y Punta del Este desde San Isidro; Stewart regresó a su patria. En el correr del año 1923 Ferrand realiza varios vuelos, siempre en D.H.16, trayendo y llevando pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo, el último lo hace el 2 de diciembre.

Mientras esto ocurría en Montevideo, en la Argentina en el mes de diciembre de 1923, Kingsley el domingo 16, finalizó una larga gira de propaganda dentro de la Provincia de Buenos Aires en su D.H.4A por:La Plata, Mar del Plata, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Tandil, Olavarría y Mercedes. A su vez los pilotos de la empresa Ferrand y Hasset impartían instrucción de vuelo primario en San Isidro, sumándoseles Kingsley a su regreso. Como dato curioso de la gira de este último, digamos que escribió con humo en el cielo, siendo quizás el primero en hacerlo en América del Sur; conocíamos que lo había hecho nuestro amigo Aldo Comi en los años cincuenta, de quién fuimos compañeros en 1961 de un vuelo «ferry» con aviones Cessna, entre los Estados Unidos y en Río de la Plata por la ruta del Pacífico.

En el verano de 1924 se reanuda el servicio aéreo con anfibios

Las empeñosas gestiones realizadas en los últimos años con el propósito de establecer un servicio aéreo de transporte en Buenos Aires y Montevideo obtuvieron finalmente el resultado deseado por sus iniciadores, ya que el Gobierno y la Dirección General de Correos y Telégrafos de Argentina, decidieron satisfacer la condición por ellos impuesta, que no era otra que la de un apoyo económico, mediante una subvención oficial proporcionada al número de viajes realizados mensualmente, renovable cada tres meses.

La Dirección General de Correos y Telégrafo de la Nación, dio a conocer el 29 de diciembre de 1923, luego da haberse aprobado el día anterior, la Resolución por la cual se disponía que a partir del 1ero. de enero de 1924 quedaba habilitado el correo aéreo entre Buenos Aires y Montevideo en las siguientes condiciones: además del franqueo ordinario que corresponda según el peso, se pagará hasta 20 gramos $ 0,15; más de 20 grs. hasta 50 grs. $ 0,25; más de 50 grs. hasta 100 grs. $ 0,50; por cada 100grs. excedentes o fracción $ 0,50; máximo de peso por envío un kilogramo. En cuanto sea posible la Dirección General de Correos y Telégrafos ordenará viajes especiales dos veces por semana para retirar en Montevideo las cartas de ultramar y anticipar su distribución en Buenos Aires.

En base a los trascendidos anteriormente a esta Resolución, la Dirección de Correos del Uruguay se dirigió a las autoridades similares argentinas, solicitando todos los antecedentes relacionados con el proyecto que tendía a establecer un servicio postal aéreo en los meses de verano (sic) entre Buenos Aires y Montevideo. Dando además su parecer, muy optimista, sobre la buena acogida que tendría en la bolsa, la industria, los bancos, etc., organismos que contribuirían al sostenimiento del servicio.

También creía que el franqueo de las cartas debía elevarse al doble del que se pagaba y otras consideraciones sin tener mucho en cuenta la realidad de las cosas.

La Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos del Uruguay por una Circular del 29 de diciembre de 1923, comunicó que resolvió utilizar los hidroaviones de la Compañía Río Platense de Aviación para el envío de correspondencia por vía aérea y fijarle como única retribución por ese servicio, el importe del franqueo extra que pagará cada pieza de correspondencia que transporte. Y, por medio de otra Circular de fecha 31 de diciembre de 1923, fijó las siguientes tasas extraordinarias para el transporte de esa correspondencia: por los primeros veinte gramos $ 0.06, de veinte a cincuenta $ 0.10, de cincuenta a cien $ 0.20, por cada cien gramos de excedente o fracción $ 0.20, el peso de los envíos no podrá ser mayor de un kilogramo.

Como valores complementarios aéreos, se usaron en Uruguay los sellos denominados por su formato «ravioles» de $ 0,06, $ 0,10 y $ 0,20 centésimos.

En el viaje que hizo Kingsley a Europa, con el objeto de seleccionar el aparato con el cual dar el servicio de hidroaviación entre Buenos Aires y Montevideo, escogió entre los pocos que reunían las condiciones de anfibios, al biplano Vickers Viking IV, con un motor Rolls Royce de 380 HP (Según el diario La Nación del 30 XII 1923; normalmente este anfibio, según L'Aérophile del 1 al 15 de febrero de 1922, llevaba un motor Napier - Lion de 450 HP), que era un bote volador de casco de madera y tubos de acero con tren de aterrizaje eclipsable mecánicamente, que podría transportar cinco o seis pasajeros (uno en la carlinga con el piloto)

quienes penetraban por el techo de la cabina que era corredizo, el interior era suntuoso con dos asientos individuales y otro para tres personas; el piloto separado de los pasajeros, tenía una especie de parabrisas que continuaba hacia atrás resguardándolo no solo del viento, sino también del agua en el despegue y el amerizaje. Se adquirieron dos anfibios iguales, numerándolos 1 y 2.

Los vuelos subvencionados fueron diarios menos domingos y feriados, aunque también se realizaban en esos días, como se verá más adelante. Se efectuaban entre la Dársena Norte del Puerto Buenos Aires y el Muelle Maciel del Puerto de Montevideo (el cual estaba situado al extremo norte de la calle Maciel); en ambos lugares existían balsas donde atracaban y se amarraban los aparatos, en la de Buenos Aires, en su borde que sobresalía del agua decía: «Servicio Aéreo Buenos Aires - Montevideo».

Los Vickers se guardaban en los hangares de San Isidro y todos los días salían en lastre para la Dársena Norte, donde fondeaban para cargar el pasaje y la correspondencia. En Montevideo, al principio de los vuelos, algunas veces estacionaron en el muelle «A», Dársena Fluvial, donde atracaba el vapor de la carrera, pasando a los pocos días frente al desaparecido muelle de madera «Maciel».

Comienzan los vuelos de hidroaviación

El 1o. de enero de 1924 comenzaron los vuelos de la segunda época de la Río Platense, con un viaje exploratorio que se efectuó en la tarde con uno de los Vickers, amerizando en el antepuerto, sin pasajeros ni correspondencia, regresando al poco rato a Buenos Aires.

El vuelo inaugural tuvo lugar el miércoles 2 de enero de 1924 a las 15.00 Hs. viniendo al mando del anfibio el May. Shirley G. Kingsley, con dos pasajeros y una saca de correspondencia. Media hora más tarde despegó hacia Buenos Aires, también con dos pasajeros y una saca de correspondencia.

De esta manera comenzaron los vuelos de hidroaviación internacionales, postales y de pasajeros entre dos ciudades, gracias al espíritu emprendedor e incansable del May. Kingsley, primer aviador comercial en el Río de la Plata, iniciador de la línea aérea regular en esta parte del mundo.

El vuelo que podría denominarse «Oficial» se efectuó en la tarde del 5 de enero, amerizando en Montevideo como los días anteriores a las 15.00 horas. En el vino el Director General de Correos y Telégrafos de la Argentina Sr. Emilio Mihura, el Jefe de la Policía de Buenos Aires Dr. Jacinto Fernández, y el Dr. Ricardo Aldao Presidente del Centro de Gimnasia y Esgrima; fueron recibidos por el Dr. César Miranda , Director de Correos del Uruguay acompañado por el Subdirector y despedidos luego también por el Jefe de Policía de Montevideo Sr. Juan Carlos Gómez Folle.

Los vuelos se fueron sucediendo en forma totalmente normal y regular, llegando todos los días menos los domingos. En el verano de 1922, un aviador norteamericano de nombre Jacquith había arribado desde Buenos Aires en un bote volador biplano Curtiss de motor 150 H.P.; se instaló en el pequeño muelle de la punta de Trouville en la Bahía de Pocitos, desde donde a partir del domingo 5 de febrero efectuaba viajes a baja altura por las playas hasta Carrasco, llevando dos o tres pasajeros con bastante éxito hasta que un temporal el 12 de febrero terminó con el hidro. El recuerdo de estos vuelos animó a Kingsley para que en este verano de 1924 hiciera algo parecido; el sábado 12 de enero luego de dejar los pasajeros en el Puerto de Montevideo, el Vickers Nº2 al mando de Bryand Ferrand despegó de allí y aterrizó en el aeródromo de Villa Colón, acompañado por el May. Kingsley, con el objeto de hangarar el aparato, el domingo partieron hacia las playas de Ramírez y Pocitos, donde realizaron vuelos de paseo hasta Carrasco y retornaban, con singular suceso (como lo hacían en los años cuarenta unos omnibuses sin techo, a los que se les llamaba «bañadera», por toda la rambla hasta Miramar y regresaba a la Plaza Independencia, de donde partían). El sábado 19 de enero repitieron la misma tarea, llevando esta vez al Vickers Nº2 el Cap. Patrick Hasset desde el Puerto de Montevideo al campo de Villa Colón, donde quedó guarecido hasta el domingo, en que partió para Carrasco con dos pasajeros, haciendo viajes como el domingo anterior. El sábado 9 de febrero Hasset nuevamente se dedicó a realizar excursiones, aterrizando desde el Puerto de Villa Colón, de donde partió al otro día para Buenos Aires.

Los vuelos eran puntuales, tanto a la partida de la Dársena Norte, a las 12:00 hora argentina, como al arribo al Muelle Maciel, de las 14:30 a 14:45 hora uruguaya; como de costumbre a cada llegada y partida, numerosas personas presenciaban la maniobra desde el Muelle Maciel.

En casi todas las operaciones de ida o venida, llevaba un saco de correspondencia. En el primer mes de actuación de la línea en el Río de la Plata el balance era el siguiente: en 63 vuelos proyectados se cumplieron 61, transportando 212 pasajeros (lo que nos da un promedio de casi tres y medio por vuelo) y 48 sacos de correspondencia (lo que nos da 0.78 o sea menos de uno por vuelo).

La agencia representante en Montevideo estaba en la calle 25 de Mayo Nº149 y los pasajes costaban: ida $ 24. e ida y vuelta $ 42.

El fin de la Río Platense

La Río Platense no sólo llevó a cabo los vuelos programados y de paseo por las playas de Montevideo. realizó también algunos tentativos hasta Piriápolis y Punta del Este. existen sendas fotografías donde se observa en una al Vickers en la playa frente al Argentino Hotel de Piriápolis en construcción: en la otra se aprecia al Vickers embicado en la playita mansa, hoy desaparecida. pegada al puerto.

Asimismo efectuó dos operaciones extraordinarias tipo «charter». La primera al Puerto de Colonia el 21 de marzo , en un viaje debido a la falta de comunicación con Buenos Aires por la carencia de vapor; dos novios, José Teodoro Vázquez y Segunda Pardo, que se querían casar en Colonia, arrendaron un hidro de la Río Platense y se trasladaron a esta ciudad amerizando en su puerto. acompañados por los padrinos, se casaron en la mañana y regresaron en la tarde. La segunda fue un vuelo hasta Montevideo domingo 23 de marzo. con el fin de participar en un festival de paracaidismo del matrimonio de los alemanes Otto y E.S. Heinnecke en el Puerto de Montevideo: esa tarde el Vickers Nº1 comandado por Patrick J. Hasset ante una enorme multitud que colmaba el puerto despegó primero con la paracaidista Sra. E. S. Heinecke, quien a 1000 mts. de altura desde una escala que pendía del ala de babor se arrojó al vacío. descendiendo normalmente en el agua del puerto, de donde fue recogida por una lancha; acto seguido hizo lo propio de 1200 mts. su marido Otto Heinecke, sin inconvenientes. luego del amerizaje y nuevo despegue del hidro, finalizando la demostración con su regreso a Buenos Aires.

El contrato por el cual se subvencionaba a la línea postal era renovable trimestralmente como ya se adelantó. En la última quincena de marzo, la empresa comenzó a gestionar la renovación del contrato antes que expirara; al no tener éxito en el Correo Argentino por falta de imputación adonde cargar el gasto, la compañía se vio obligada a suspender el servicio, cosa que hizo a partir del día 27 de marzo, en virtud a lo antedicho.

La Dirección de Correos y el Ministerio de Guerra de Argentina comunicaron oficialmente que, no obstante estar muy satisfechos con el servicio aéreo, se vieron obligados a suspender el subsidio mensual de ocho mil pesos argentinos concedidos a partir del 1° de enero de 1924.

Durante el funcionamiento del servicio aéreo entre las dos ciudades del Plata, la estadística arrojó las cifras siguientes: viajes proyectados

181, realizados 177, suspendidos 4; pasajeros transportados 574 (lo que nos da 3.2 pasajeros por vuelo), sacos de correspondencia trasladados 168 (lo cual nos da menos de uno por vuelo 0.94)

Así dejó de funcionar la primera línea postal y de pasajeros del Río de la Plata y Kingsley su inspirador (sin duda, primer piloto de línea aérea de la zona), no volvió a retomar el desafío de reimplantarla, empero haber seguido radicado en Buenos Aires por lo menos hasta 1930, siempre vinculado a la aviación, en Buenos Aires y en Montevideo, ejercitando la fotografía aérea y la aerofotogrametría por sí o por otros aviadores vinculados a él, uno de ellos Patrick Hasset, también con conocidos fotógrafos como Anselmo Carbone.

BIBLIOGRAFIA

- «Misiones Aeronáuticas Extranjeras, 1919-1924» por Julio Victor Lironi.
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» por Antonio M. Biedma.
- «Efemérides, 1° parte» por Antonio Ma. Biedma.
- Diarios de Montevideo: La Razón, LaTribuna Popular, La Mañana, El Plata, El Día, El País, The Montevideo Times.
- Diario de Buenos Aires: la Nación
- Libro de vuelos del Aeródromo de Villa Colón 1920-1934
- Revista: «El Mundo Uruguayo».
- «El Puerto de Montevideo» por Juan Carlos Blanco.
- Documentos y fotos del autor.

######## 0 ########

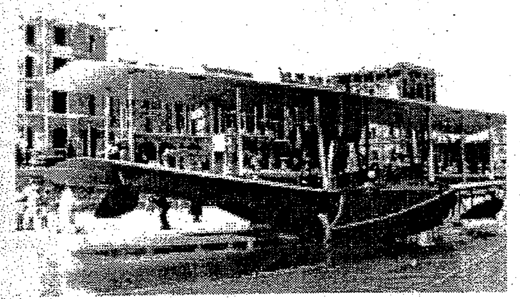
Capítulo 3

COMPAÑÍA RIOPLATENSE DE AVIACIÓN.



Melilla, verano de 1922, S.G. Kingsley en medio de los tres aviadores con casco, apoyados en el ala del AIRCO D.H. 4A de la Compañía Rioplatense de Aviación, que vino de Buenos Aires. Colección César Adami.

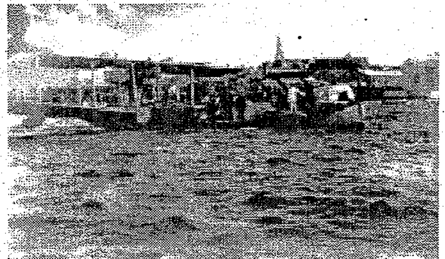




Piriápolis, 22 de marzo de 1924. El Vickers Viking IV 2º de la Compañía Rioplatense de Aviación, detrás el Argentino Hotel en construcción.



Colección
OSCAR L. RODRIGUEZ.



Puerto de Montevideo frente al Muelle Maciel, domingo 23 de marzo de 1924. el Vickers Viking IV Nº1 de la compañía Rioplatense de Aviación en el momento en que suben los esposos paracaidistas Heinecke, quienes se arrojaron al vacío sobre las aguas desde ese aparato.

CAPITULO 4

LA MISION JUNKERS Y EL TTE.CNEL. ERNESTO COLOMBO Y SU «TAXI AEREO»

La Misión Junkers

En junio de 1924 se instaló en Buenos Aires una representación de la fábrica de aviones metálicos «Junkers Flugzeugwerke A.G» de Dessau, Alemania, fundada por el Prof. Dr. Hugo Junkers en 1915. Esta representación conocida por «Misión Junkers en Sudamérica», la presidía el Sr. Eberhard von Jaqwitz; uno de los jefes de los servicios orgánicos era Erhard Milch, quien años más tarde sería Mariscal de Campo en la Lutfwaffe; teniendo como Director Comercial al Sr. Kurt Berner; con los pilotos Alfred Gründke, Karl Hucke y Willy Neuenhofen; y los mecánicos Arthur Gillwald, Fritz Reiche y otros.

Se presentaron en la Argentina con el avión monoplano de ala baja más simbólico en aquel momento de la fábrica, el modelo F-13 aparecido en 1919, diseñado especialmente como aparato comercial por el Ing. Director Otto Reuter; era totalmente metálico con la característica chapa acanalada que los diferenciaba de los demás aviones, con motor BMW IIIa de 185 H.P. que le permitía tener una capacidad de dos tripulantes y cuatro pasajeros.

Con esta excelente máquina se comenzó inmediatamente la actividad de vuelo por buena parte del territorio argentino, demostrando sus bondades como aparato de «propósitos generales».

Dentro de su actividad por el interior, tomaron contacto con el Aero Club de Córdoba, llegando a un acuerdo con esta institución y el gobierno provincial, con el objeto de la instalación de una línea aérea dentro del territorio de la provincia, fundándose el 1° de enero de 1925 la empresa denominada «Aero Lloyd Córdoba», sirviendo las localidades de Villa Dolores y luego Río Cuarto, con dos Junkers F-13.

Alentados por una lógica esperanza de un tráfico fluído de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo, de acuerdo a lo que se daba con los vapores que hacían esa carrera, la Misión Junkers negoció a principios de 1926 el establecimiento de una línea aérea postal y de pasajeros entre las dos capitales, mediante un convenio con la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación, por el cual ésta subsidiaba la empresa

mensualmente con un pago máximo de 3.000 pesos argentinos con tres vuelos semanales; convenio que fue refrendado el 19 de marzo por el Poder Ejecutivo que dictó un decreto por medio del Ministerio del Interior determinando que el pago se haría en períodos trimestrales.

Con estas perspectivas por delante y confiando en el éxito de su emprendimiento, los directores de la empresa se dedicaron a la tarea de solucionar los problemas del establecimiento de la línea en Buenos Aires y Montevideo, antes de la fecha prevista para su inauguración que sería el lunes 1° de marzo de 1926.

Luego de hacer una evaluación del tipo de máquina a usar para servir el tráfico entre las dos ciudades, se optó por la hidroaviación, pensando en la comodidad que representaba para el viajero, el hecho de tener la terminal en el puerto de ambas capitales, prácticamente en el mismo centro. Como el Junkers F-13 tenía la posibilidad de cambiar el tren de aterrizaje por flotadores y transformarse en hidroavión, se hizo exactamente eso con uno de los aparatos de la Misión, el que era denominado «Kauz».

De acuerdo a la nueva reglamentación, inserta en un decreto promulgado el 4 de setiembre de 1925, fue obligatorio matricular al hidroavión en el registro que comenzó a llevar el Servicio Aeronáutico Naval, correspondiéndole las marcas R-ACTA, siendo este el primer aparato en empadronarse, figurando con el Nº 1.

En Buenos Aires se hizo necesaria la instalación de una balsa de mantenimiento, que tenía una casilla y una pequeña grúa o pluma con aparejo para levantar el aparato o cambiar su motor, estaba situada en la Dársena Norte frente a la escollera del Puerto Nuevo, cercana a la sede del Yacht Club, donde además estaba el boyarín al que había amarrado el bote volador español «Plus Ultra» (que era un Dornier Wal) y era usado por el Junkers; en Montevideo tenía su amarradero en una boya situada en la Dársena I, entre el espigón «A» y el dique de cintura, cercano a este último, donde también había atracado el «Plus Ultra», existe una fotografía aérea de febrero de 1926 donde se ven ambos aparatos.

Antes de comenzar la línea se hicieron algunos vuelos exploratorios con el fin de advertir y observar las condiciones del hidro y de los dos puertos, además mostrar la máquina, aunque verdaderamente la Misión Junkers no se caracterizó por publicitar en la prensa el objetivo de sus afanes, como lo hacía permanentemente el May. Shirley G. Kingsley con las empresas donde actuó, la Misión por el contrario fue parca con las relaciones públicas referente a los medios de comunicación del Río de la Plata; no pasó lo mismo con las autoridades, con quienes observaron un riguroso protocolo. El 19 de enero de 1926 se hizo un vuelo a Montevi-

deo en el F-13 «Kauz», con el fin de estudiar la posibilidad de establecer una línea aérea postal y de pasajeros, viniendo en el aparato el Director Comercial Sr. Kurt Berner y el abogado Dr. José L. Racioppi, quienes junto a los tripulantes visitaron al jefe Inspector del Servicio Aeronáutico de la Armada (organismo creado el 7 de febrero de 1925) C/C Atilio Frigerio, para ponerlo en conocimiento de la tarea a la que estaban abocados y a su vez solicitarle la posible ayuda para futuras eventualidades; algo semejante hicieron ante la Dirección de Correos y potenciales agencias de viaje.

Tomada en consideración la solicitud del Director Comercial de la Misión por el Correo del Uruguay, este el 22 de enero de 1926 por el Acta Nº 2.264 resolvió utilizar el futuro servicio que prestaría la empresa para el envío de correspondencia entre Montevideo y Buenos Aires por vía aérea, fijando a la compañía como única retribución el importe del franqueo extra que pagaría cada pieza que transporte. Las piezas transportadas desde Montevideo abonarían por los primeros veinte gramos $ 0.06 (seis centésimos); por más de veinte hasta cincuenta $ 0.10; por más de cincuenta hasta cien $ 0.20; por cada cien gramos de excedente o fracción menor de cien gramos $ 0.20. El peso de los envíos no podrían exceder un kilogramo.

El 8 de febrero se hizo otro vuelo a Montevideo, este tipo «Charter», con periodistas del diario «La Nación» de Buenos Aires, que se hicieron presentes para recibir al día siguiente al bote volador español «Plus Ultra» y sus tripulantes al mando del Cte. Ramón Franco, en su vuelo transatlántico; a su vez el Junkers despegó el 9 de febrero del puerto y acompañó junto a los aviones militares al «Plus Ultra» cuando arribó a Montevideo, amerizando antes que el español, marcándole el lugar de amarre, que fue el mismo que usó el Junkers en el futuro.

Comienza la línea

Los vuelos tuvieron lugar los lunes, miércoles y viernes, partiendo de Buenos Aires a las 12.00 hora argentina, llegando a Montevideo a las 14.00 horas local; salía de Montevideo a las 16.00 y llegaba a las 18.00 a Buenos Aires.

El Agente en Montevideo de este servicio aéreo era la Firma Ribereña del Plata, sita en la calle Piedras No. 350, cuyo propietario era el Sr. Dietrich Böeckelmann.

Las cartas transportadas por vía aérea desde Buenos Aires abonaban una sobretasa de 15 centavos por los primeros 20 gramos, $ 0.25 de 20 a 50 gramos, $ 0.50 de 50 a 100 gramos o fracción excedente; el peso

de cada pieza no podía superar un kilogramo y debían llevar en la cubierta la inscripción «Vía Aérea» o «Por Avión».

El precio del pasaje era de 50 pesos argentinos.

El vuelo inaugural se realizó el lunes 1° de marzo de 1926, el Junkers F-13 vino al mando de Alfred Gründke con el mecánico Arthur Gillwald, de pasajeros los directivos de la empresa Kurt Berner y Dr. José L. Racioppi, quienes trajeron un mensaje del Director General de Correos argentino para su colega uruguayo. Transportó en la valija postal 327 piezas de correspondencia. Regresó en medio de una lluvia persistente y en precarias condiciones de visibilidad. A pesar de la poca publicidad de este vuelo inaugural, llevó de vuelta menos de 500 cartas uruguayas (según el Dr. César Jones en «Aerofilatelia Uruguaya») y también un expresivo mensaje del Director de Correos del Uruguay para su homólogo argentino, en contestación de su misiva.

Uruguay puso en circulación el 3 de marzo los sellos aéreos denominados «Albatros» sin dentar, en tres valores: 6 centésimos color azul, 10 centésimos color rojo y 20 centésimos color verde. También la empresa puso en venta viñetas sin valor postal, como contribución voluntaria, que mostraba un avión monoplano y decía en su parte superior «Volad por Aviones Junkers».

Los vuelos con pasajeros comenzaron a partir del miércoles 3 de marzo. Con su carácteristica eficiencia germana y curándose en salud, la empresa hacía firmar a cada pasajero un reglamento de nueve puntos, que a su vez era una solicitud de pasaje, donde constaba lo que se podía y no se podía hacer (como por ejemplo: que no se podía abrir la puerta o arrojar objetos desde el aparato, que no podían viajar personas atacadas de enfermedades mentales o contagiosas, que cada pasajero podía transportar gratis diez kilos de equipaje común, etc. etc.)

Evidentemente los pasajeros eran tan audaces e intrépidos como los propios pilotos para volar en aquellos aviones monomotores, pero más para entrar en ellos, arriesgando una caída al agua desde el ala en el momento que subían por su grueso y resbaloso borde de ataque, que era por ese lado que se accedía a su interior de la lancha que traía a los viajeros del muelle, para luego entrar al avión por su extraña puerta, lo que no era nada cómodo; los hombres se manejaban solos, pero a las mujeres les era imposible si no se las ayudaba, con sus zapatos de tacos altos, sin embargo, viajaban.

La lancha que llevaba a los pasajeros, remolcaba luego el aparato hasta el antepuerto, donde el piloto ponía en marcha el motor y comenzaba el carreteo con el fin de enfrentar el viento para el despegue.

En el primer mes de operación se efectuaron 28 vuelos entre las dos ciudades, en los cuales se llevaron 570 kgs. de correspondencia, lo que nos da más de 20 kgs. de promedio, quizá esta alta cifra haya sido por el verano ya declinante o por la novedad, o también por haber cargado además en Montevideo, sacas postales venidas de ultramar, como figuraba en el convenio con el Correo argentino, ganando de esta manera 24 horas al «paquete» trasatlántico. La velocidad media fue de unos 140 Kilómetros por hora.

Estos verdaderos aviones de línea fueron los primeros en venir munidos con cinturones de seguridad, a pesar de su cabina de pasajeros totalmente cerrada y bien tapizada, eran ruidosos, y se aconsejaba introducirse algodones en los oídos para amortiguar algo el sonido escandaloso que producía su motor BMW IIIa en línea. El aparato que nos ocupa no era F-13-L (la «L» significaba que usaba ruedas) sinó F-13 W (la «W» es por los flotadores, agua en alemán wasser), en él la carlinga de los pilotos era semicerrada, pues no era vidriada hacia delante, aunque aparentaba lo contrario, un poco antes de su comienzo, del lado izquierdo (del piloto) tenía un bajo parabrisas, lo que obligaba a los tripulantes a usar casco y antiparras.

Los vuelos se iban cumpliendo en forma satisfactoria, con buena regularidad, la cual se fue complicando a medida que avanzaba el período de nieblas, que se extiende más o menos de mediados de mayo a fines de julio.

En la noche del 25 al 26 de mayo se desató en fuerte temporal en el Río de la Plata, con vientos fortísimos. El hidroavión «Kauz» matrícula R-ACTA que se hallaba amarrado a sus boyarines fue volcado por el vendaval, hundiéndose frente a la escollera del puerto, quedando solamente los flotadores a la vista. Inmediatamente se iniciaron los trabajos para ponerlo a flote, continuando con el servicio en cuanto amainó el temporal a partir del viernes 28 con otro F-13W que tenía la empresa, el matriculado R- ACTB, siempre al mando del piloto Alfred Gründke.

Se retomó la rutina con el nuevo aparato, tratando dentro de lo posible de mantener la regularidad, a pesar de estar en plena época de nieblas. El lunes 7 de junio, el piloto Gründke se vio obligado a descender en la Barra del Río Santa Lucía a causa de la niebla que le impidió seguir unos pocos minutos más para llegar al puerto de Montevideo; allí descendieron sus tres pasajeros las Srtas. Sara y Zulema Narbondo y el Ing. Luis Guillot (asiduo cliente).

No obstante el período de nieblas, en el mes de julio se realizaron casi normalmente los vuelos entre ambas ciudades, con un excelente por-

centaje de regularidad para este complicado mes. Dentro del porcentaje de irregularidad hay que inscribir el vuelo del miércoles 28 de julio, el cual partió sin pasajeros en hora de Montevideo, a las 15:00, teniendo que descender por niebla antes de Buenos Aires.

La subvención de tres mil pesos argentinos mensuales fue cumplida los dos primeros trimestres sin problemas, pero al tercero se incumplió, es decir que al final de octubre la empresa ya no percibió lo que le correspondía, luego de haber realizado sus vuelos postales, no obstante continuó dando el servicio hasta el fin de la compañía, un año más adelante como se podrá ver.

Con el objeto de efectuar un vuelo de ensayo al Estado de Río Grande del Sur en el Brasil, para estudiar la posibilidad de establecer una línea postal y de pasajeros al sur del Brasil, se trajo uno de los junkers F-13L (con ruedas) desde Córdoba, donde estaban afectados a la línea a Río Cuarto, al aeródromo Presidente Rivadavia de Morón en Buenos Aires, el cual vino al mando del piloto de la empresa Franz Kneer. El 8 de setiembre se suscitó un confuso y publicitado episodio en el que intervino la compañía, aparentemente no intencionalmente. El día anterior a esa fecha, un ciudadano alemán radicado en Brasil, el Sr. Juan Ernesto Federico Meier, contrató un vuelo en la Misión Junkers, hasta el Puerto de Río Grande en el Estado de Río Grande del Sur, lo que fue aprovechado por esta razón social para realizar el vuelo tentativo que se pensaba realizar. El 8 de setiembre partió el avión hacia Río Grande, con el piloto Kneer y el mecánico Otto Colling como tripulantes y el Sr. Meier con dos de sus hijos menores como pasajeros, los niños Otto y Heriberto, quienes habían sido raptados a su madre que estaba a su cargo, de la cual Meier estaba separado; el piloto, según sus posteriores declaraciones, sin conocer la situación anómala, al desarrollarse normalmente la relación entre el padre y sus hijos, efectúo el viaje pasando por Melilla, donde descendió, en cinco horas de vuelo. Aterrizó en Pelotas, por el mal estado del campo de aviación de Río Grande. El Sr. Meier y sus lujos partieron para Río de Janeiro en un buque desde Río Grande; Kneer, luego de cumplir su misión regresó a Buenos Aires, con una detención en Melilla, aterrizando en San Fernando a última hora, terminando su vuelo en forma correcta. Aunque este viaje no sea propio de la línea que nos ocupa, tiene que ver con la corporación que la ejercía.

Al no percibir la subvención, la empresa tuvo que tomar medidas conducentes a paliar en algo el deficit económico, aumentando los pasajes, pasando a costar 70 pesos argentinos a partir del 16 de noviembre, día en que el Gobierno por Decreto autorizó su suba.

Los vuelos continuaron regularmente, recién en enero hubo una interrupción en el servicio postal que daba la compañía, al suspendérsele el 22 de enero de 1927, prosiguiendo no obstante el servicio del transporte de pasajeros como hasta ese momento. Días más tarde se reinició pero en menor escala, según la estadistica del correo uruguayo («El Correo Aéreo Rioplatense» por Augusto Victor Bousquet).

El 1º de enero de 1927 se cumplió un año del funcionamiento de la línea, pasando la empresa una estadística de los vuelos en ese año de la siguiente manera: personas transportadas, 862; correspondencia, 3425.8 Kgs.; equipaje, 3643 Kgs.; regularidad, 97.5% ; seguridad, 100% ; velocidad media 130 Km/h; el 85% de los vuelos fueron hechos con el avión «Kauz» R-ACTA y el 15% con el R-ACTB; el 100% fue efectuado con la misma tripulación, Alfred Gründke de piloto y Arthur Gillwald de mecánico.

La misión Junkers, representante de la fábrica homónima de Dessau, Alemania, tenía en sus miras, si el flujo de pasajeros así lo requería, introducir hidroaviones multimotores, con mayor posibilidades de llevar más personas y carga, para la cual se trajo al Río de la Plata un ejemplar del trimotor Junkers G-24, con motores Junkers de 230 H.P., que reunían esas condiciones pues llevaban dos pilotos, un mecánico o radiotelegrafista y nueve pasajeros (cinco asientos del lado derecho y cuatro del izquierdo). El 18 de marzo de 1927, de mañana, amerizó este aparato en el Puerto de Montevideo, amarrando en la boya de la compañía. Vino al mando del piloto de la empresa Willy Neuenhofen trayendo de pasajeros al Ing. Franz Holtzman, Jefe de los Servicios técnicos de la Compañía y al Sr. Sanchez de Fuente de la agencia local en Montevideo. A las 11 de la mañana se hizo un vuelo de demostración con el C/F Atilio Frigerio y varios invitados, entre ellos los periodistas Dr. Francisco Ghigliani y José María Peña, ampliamentes vinculados a la aviación. Este avión, como casi todos los Junkers, metálicos con la chapa «acanalada» en la tarde regresó a Buenos Aires con el Ing. Holtzman y varios pasajeros. De más está decir que en el Río de la Plata esta excelente máquina no se puso en funcionamiento, si en Brasil, Syndicato Condor y Varig.

La empresa prosigió la rutina de los vuelos trisemanales con muy buena regularidad. En el mes de julio, plena época de nieblas logró realizar 22 vuelos regulares, en los cuales se transportó 69 pasajeros (un poco más de tres por vez); 13 Kgs. de correspondencia (menos de lo normal); 204 Kgs. de equipaje; con 95% de regularidad y 100% de seguridad; velocidad media 130 K.p.H.

Pocas fallas mecánicas dificultaron el servicio, sin embargo algunas ocurrieron. El 16 de setiembre, en el vuelo de regreso a Buenos Aires, el piloto Gründke se vio obligado a descender frente a la localidad de Juan Lacaze, cercanías de Puerto Sauce, por fallas del confiable motor B.M.W.; el problema fue el descenso de los cuatro pasajeros, entre ellos el Sr. Miller, Vice Presidente de la agencia noticiosa United Press, quienes tuvieron que ser llevados a la costa a lomo de caballo de un vecino cooperativo que auxilió de esa forma al aparato con problemas. Con caballos conseguidos en el poblado, los integrantes del pasaje marcharon hasta Colonia Suiza y de allí en un automóvil Ford alquilado hasta el Puerto de Montevideo, embarcaron hacia Buenos Aires en el buque «Highland Loch», por no haber lugar en el vapor de la carrera. De esta manera tan poco aeronáutica e incómoda termino la odisea de los viajeros.

Quizá este accidente y lo oneroso que le tiene que haber costado a la empresa los gastos de la reparación del hidroavión en ese lugar y el desembolso de dinero para llevar los pasajeros y la correspondencia hasta Montevideo y los pasajes del buque, haya sido la gota que colmó el vaso por lo cual la compañía se vio obligada a comunicar por la prensa el día 7 de octubre de 1927, que siguiendo las instrucciones recibidas de la casa matriz de Dessau, Alemania, resolvió suspender el servicio que venía realizando desde hacía un año y medio entre Buenos Aires y Montevideo, el próximo día 12 de octubre, que fue el último en realizarse; en el comunicado también decía que, una vez que la empresa haya encontrado acogida favorable a las gestiones que realiza en el Correo Argentino, volvería a reanudar los servicios con aparato de un tipo mayor al F-13, el G-24.

Las estadísticas del servicio en el año, siete meses y doce días de funcionamiento, dan los siguientes números: viajes efectuados 436 en los cuales se transportaron 1420 pasajeros (3,25 por vuelo); 3512 Kgs. de correspondencia (un poco más de 8 Kgs. por vuelo, pero también podemos ver que en los últimos 7 meses y 12 días solamente se llevaron 87 Kgs., es decir poco más de 12 Kgs. por mes, (recordemos que en julio de 1927 la cifra fue de 13 Kgs. en ese mes); en cambio el equipaje fue de 6153 Kgs. cifra normal, casi semejante a la anualidad primera.

Este servicio tuvo el carácter de una verdadera línea aérea, manteniendo rigurosamente los horarios con eficiencia, seguridad, regularidad y cierta comodidad para aquellos años pioneros. Lamentablemente el quebranto económico que sufrió la compañía al no ceñirse el Correo Argentino a la subvención acordada, por falta de recursos, malogró sus buenas intenciones de mantener y mejorar el servicio con aviones superiores; de cualquier manera esta empresa es un ejemplo histórico digno de recordación.

BIBLIOGRAFIA DE LA MISION JUNKERS

- «Aero Lloyd Córdoba S.A.» por Dr. Augusto Víctor Bousquet.
- «El Correo Aéreo Rioplatense» por Augusto Victor Bousquet.
- «Junkers y la Aviación Mundial» por F.A. Fischer von Poturzyn.
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» por Antonio Ma. Biedma R.
- «La Matriculación de Aviones Civiles en la Argentina» por Francisco Halbritter.
- «La Aviación Naval, de los Cant a los Sicorsky» por el C/N Julio Poussin.
- «Aerofilatelia Uruguaya» por César Jones.
- Revista Argentina «Caras y Caretas».
- Revista Uruguaya «Santa Lucía»
- «Breve História da Aviaçao Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- «Famous Aircraft of all Time» por Kenneth Munson
- Diarios de Montevideo: «El Diario, Imparcial, La Tribuna Popular, La Razón, El País, El Día.
- Diario de Buenos Aires: La Nación
- Documentos y Fotos del autor.

EL TTE. CNEL. ERNESTO COLOMBO Y SU «TAXI AEREO»

A principios de 1928 apareció en el Río de la Plata el aviador Ernesto Colombo, quien formó parte de la Regia Aeronáutica de Italia, entidad en la cual alcanzó la jerarquía de teniente coronel, habiendo sido comandante de «Stormo» (Grupo o Bandada) en Sicilia.

Cuando Colombo arribó a Buenos Aires ya habían pasado más de cuatro meses del abandono del servicio aéreo Buenos Aires - Montevideo por la Misión Junkers, no existiendo en ese momento otra empresa de aviación que ocupara ese lugar. El panorama para el transporte de pasajeros por vía aérea en el Río de la Plata en esos momentos estaba abierto, por lo cual el Tte. Cnel. Colombo se decidió a solicitar al Poder Ejecutivo de la República Argentina la explotación de un servicio aéreo de pasajeros, correspondencia y carga entre Buenos Aires y Montevideo; dicho servicio se autorizó el 12 de marzo de 1928, con el denominativo de «Taxi Aéreo».

Con esta autorización, Colombo resolvió adquirir un aparato para cumplir con el servicio, entrando en tratativas con la SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia), por un bote volador biplano Savoia Marchetti S.59bis, de un motor propulsor Isota Fraschini ASSO 500 de 500 HP, que podía llevar

cuatro pasajeros. La aeronave fue recibida en la fábrica por el mecánico Antonio C. Costagliola, contratado por el Tte. Cnel. Colombo con el fin de prestar servicios profesionales en Argentina: fue inspeccionada, probada, desarmada y embarcada en el puerto de Génova, en el buque «Principessa María» hacia Buenos Aires, donde arribó a mediados de abril de 1928. Costagliola también había estado destacado en Sicilia, formando parte del 83° Grupo de Reconocimiento Marítimo de la Regia Aeronáutica, el cual estaba dotado de botes voladores Savoia Marchetti S.16. Asimismo contrató al mecánico motorista italiano, Vicente (o José) Gerace, quien se vinculó a este emprendimiento, también desde el principio.

El Savoia S.59bis fue matriculado en la República Argentina el 30 de abril de 1928 con las marcas R- ACTZ, a nombre de Ernesto Colombo.

El aparato se armó en Puerto Nuevo sobre una gran balsa, que cedió en préstamo el Ministerio de Marina de la República Argentina. El 13 de marzo, un poco antes del medio día, el Tte.Cnel. Colombo efectuó el primer vuelo de prueba por la zona portuaria, regresando al cuarto de hora de haber partido.

El 15 de mayo, de acuerdo a disposiciones del Director del Servicio Aeronáutico Naval, Capitán de Fragata José C. Gregores, el S.59bis fue probado en vuelo por el Teniente de Fragata Enrique G. Brown, yendo de pasajeros Colombo y los mecánicos Gerace y Costagliola que lo habían montado: amerizó luego de treinta y cinco minutos de estar en el aire, sin inconvenientes, dando el piloto su visto bueno para el futuro uso de la máquina.

Comienzan los vuelos

Para dar difusión a la nueva empresa, Colombo organizó una ceremonia de inauguración y bautismo de su base-estación, conjuntamente con la compañía de «Taxi Aéreo», anunciando por la prensa que tendría lugar a las 15:00 horas del miércoles 16 de mayo de 1928.

En esa tarde del 16 de mayo, con la presencia del Ministro de Marina, Almirante Manuel Domecq García, del Director del Servicio Aeronáutico Naval Capitán de Fragata José C. Gregores, numerosos aviadores navales y civiles y un crecido público constituído en mayor parte por familias de la colectividad italiana, se llevó a cabo la inauguración de la firma «Taxi Aéreo», con el bautismo de la estación que serviría de base, a la cual se le impuso el nombre de «Buenos Aires». El encargado de hacer efectivo dicho bautismo a la balsa cedida por el Ministerio de Marina, fue el Vicario General de la Armada, Monseñor Dionisio Napal, quien estaba uniformado ostentando su jerarquía de Capitán de Navío; actuaron como padrinos: el Ministro Domecq García y la Sra. Delia Crespo de Ortiz Machado. Luego de una breve alocución de Monseñor Napal, el Tte. Cnel. Colombo efectuó dos breves vuelos en su Savoia S.59bis, llevando como pasajero al mecánico Costagliola. Por otra parte el Alférez de Navío Isaac Cadaval que había llegado de la Base de Punta Indio en un anfibio Vickers Viking IV de 500 HP, también remontó vuelo realizando diversas evoluciones sobre el río. Finalizados los vuelos, la concurrencia pasó a una dependencia de la nueva estación, donde fue servido un lunch. Fue aprovechado el momento para dar a conocer la tarifa de los servicios fijada para cuatro pasajeros, que era de 2.10 pesos argentinos por kilómetro.

A los pocos días de la inauguración, Colombo realizó con el Savoia S.59 el vuelo más importante en la corta vida de su empresa. Partió de su estación en Puerto Nuevo, acompañado por el mecánico Gerace, llevando de pasajeros: al Director del Servicio Aeronáutico Naval C/F Gregores, al Diputado Nacional Guillermo Martínez Guerrero y al periodista Sr. Víctor Ortiz Machado, en un viaje de largo aliento para aquella época todavía pionera, con muy escasos medios de ayuda, hacia las cataratas del Iguazú, con escalas en Monte Caseros, Corrientes y Posadas. Regresó sin problemas de este vuelo de tres mil kilómetros el 4 de junio.

Semanas más tarde, el 26 de junio de mañana, arribó por primera vez al Puerto de Montevideo, con el mecánico Vicente Gerace y los pasajeros: Srta. Gertrudis J. Weidner y el periodista Victor Ortiz Machado; en un vuelo de una hora de duración que tuvo como objeto dar a conocer su aparato e interiorizarse de las condiciones para su actividad empresarial. En esa tarde hizo una visita al Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Césareo L. Berisso, con el fin de presentarse y exponer sobre la compañía aérea que manejaba. Regresó a Buenos Aires el 27 de junio.

A partir de ese vuelo Colombo efectuó varios más dentro del territorio de la República Argentina, con las limitaciones que le imponía el hecho de que era un hidroavión, es decir que no tenía ruedas para posarse en aeródromos y solamente podía usar un espejo de agua para sus arribadas y despegues. En esas semanas vino unas cuantas veces a Montevideo trayendo pasajeros, en alguna de ellas tuvo ciertos problemas con las autoridades portuarias y no le fue posible dejar el pasaje e irse inmediatamente como le pasó el 7 de agosto de 1928, teniendo que quedarse en nuestra ciudad hasta el otro día, con el gasto de alojamiento y comidas que eso representaba.

Por esa época Colombo ya se había vinculado a la firma «Compañía Cosulich Argentina S.A.» de Buenos Aires, que tenía su sede en la calle Reconquista al 440, era representante de los astilleros y fabricantes de hidroaviones Cantieri Navali Triestini (CANT) del puerto de Trieste, Italia, al norte del Adriático. Con esta firma entró en tratativas para la compra e importación de un bote volador CANT 10ter con motor Lorraine-Dietrich de 400 HP, de cabina cerrada para seis pasajeros; y aparentemente también de tres botes voladores CANT 18 de 250 HP biplazas, uno de los cuales fue adquirido en 1930 por el recientemente creado Servicio Aeronáutico de la Armada de nuestro país, junto a un CANT 21, ambos a Cosulich. Colombo anunció tanto en Buenos Aires como en Montevideo de estas novedades, con el fin de dar la sensación de la buena marcha de su empresa.

El 15 de agosto, siempre de 1928 llegó al Puerto de Montevideo en su S.59, para dar comienzo a un servicio diario de «Taxi Aéreo» de Buenos Aires a Montevideo en la mañana, con la partida de tarde para Colonia y Buenos Aires, a un precio de 38 pesos uruguayos el pasaje; buscando con ello una subvención o contrato con la Dirección de Correos de Uruguay para el transporte de correspondencia entre las dos capitales, cosa que no logró.

Matizaba el servicio que trataba de mantener regularmente con cualquier otra tarea afín, como podía ser la fotografía aérea; un ejemplo de ello fue su intervención en la inauguración el 25 de agosto de 1928 del monumento al Gral. Eugenio Garzón en el Parque de los Aliados (hoy Parque Batlle), donde se tomaron fotografías de la ceremonia desde su aeronave, las que aparecieron en la prensa montevideana el día 26, lo cual también le daba publicidad a su «Taxi Aéreo».

En octubre de 1928, en el marco de hacer mantener latente en ambas márgenes el Plata, el interés de la gente por su emprendimiento, publicó estadísticas de los primeros cuatro meses de actividad con su «Taxi Aéreo», habiendo transportado mil cuarenta y cinco pasajeros en el período. Igualmente dió a conocer el arribo a Buenos Aires de una aeronave CANT (sin especificar cual) que fue montada en la compañía Bulrich en Puerto Nuevo.

Sin embargo la empressa no daba los frutos deseados, a pesar que el tráfico entre Buenos Aires y Montevideo fue aumentando a medida que la primavera se iba asentando y llegaba el verano con la temporada de playas y el consiguiente trasiego de turistas.

El CANT 10ter, número de fabricante 10, fue recibido, montado y matriculado el 23 de febrero de 1929 con las marcas R- ACVW (su matrícula italiana era I-OLTL) a nombre de Ernesto Colombo, no tenemos ningún dato de que este aparato haya estado en Montevideo.

El 12 de marzo de 1929 salió publicado en el «Diario Del Plata» de Montevideo que el Presidente de la República Argentina firmó un Decreto refrendado por el Ministro del Interior, por el cual se acordaba al Sr. Ernesto Colombo autorización para efectuar un servicio de pasajeros, carga y encomiendas por vía aérea entre Buenos Aires y Montevideo, con correspondencia según acuerdo.

A pesar de haber recibido esta autorización, en Uruguay todavía no se le había otorgado una semejante, la situación económica de la empresa no era muy brillante y el futuro era incierto.

Colombo en Paraguay

Buscando otros horizontes y sabiendo la tensa situación imperante entre Paraguay y Bolivia luego de los incidentes de 1928, Colombo decidió realizar en marzo de 1929 un viaje a Asunción en el Savoia S.59, con el fin de conocer la condición del momento y si cabía, ofrecer sus servicios y el material de vuelo al Paraguay.

Según nos cuenta el Mayor (S.R.) P.A.M. Leandro Aponte R. en su obra «Cincuenta Años de Aeronáutica en el Paraguay», en ese vuelo de 1350 kms. lo acompañó su Sra. esposa Elena Colombo y nosotros agregamos que, seguramente fue en ese raid con el mecánico Vicente Gerace, ya que Costagliola vino más tarde en el CANT 10ter. En Asunción trabó conocimiento con el Tte. 1° de Marina Manuel T. Aponte quien, según lo que aparece en el libro antes mencionado, le ofreció sentar las bases de la Aviación Naval del Paraguay, lo cual fue aceptado por Colombo, creándose la Escuela Aeronaval Paraguaya, previa adquisición del material de su propiedad y su reconocimiento del grado de teniente coronel Honoris Causa.

Colombo mandó traer el CANT 10 con el piloto César Sandroni, que estaba vinculado a su empresa, además todo el material de herramientas y repuestos hacia Asunción, haciendo el trayecto acompañado por el mecánico Antonio Costagliola. Este vuelo según lo relató Costagliola en «Il Leggendario S.59bis Chaco» fue de trece horas en el aire.

Todos los italianos que formaban parte del «Taxi Aéreo» fueron contratados en Asunción y poco después el Tte. Cnel. H.C.Ernesto Colombo fue designado también Director de la Aviación Militar del Paraguay, cargo que desempeñó un tiempo. El 7 de junio de 1930 con ese importante cargo fue huésped de la ciudad de Montevideo, desaparecien-

do su nombre de las crónicas históricas aeronáuticas desde ese día. Sus aeronaves prestaron buenos servicios a la aviación hermana del Paraguay, el Savoia S.59bis fue bautizado «Chaco» y prestó servicios en la Armada del Paraguay hasta 1943.

Bibliografía de «El Tte.Cnel. Colombo y su Taxi Aéreo»

- Datos y Apuntes de Francisco Halbritter
- «Il Leggendario S.59bis Chaco» Historia narrada por Antonio C. Costagliola.
- «Todos los Aviones del Mundo» por Enzo Angeluci
- »Il Velivolo Moderno» por Ing. Ferdinando Bonifacio.
- «Cincuenta Años de Aeronáutica en el Paraguay» por Mayor (S.R.)P.A.M. Leandro Aponte B.
- «Aircraft of the Chaco War 1928-1935» por Dan Hagedorn y Antonio L. Sapienza.
- «Historia de la Aviación Naval Argentina» Compilada por el Contraalmirante Contador (RE) Pablo E. Arguindeguy.
- «Efemérides» por Antonio M. Biedma R.
- Diarios de Montevideo:Imparcial, Diario del Plata, El Día.
- Diario de Buenos Aires: La Nación.
- Documentos y fotos del autor.

Capítulo 4

MISIÓN JUNKERS



CARAS Y CARETAS

Momento en que el piloto aviador toma posesión del aparato en que tres veces por semana realiza los viajes a Montevideo.

Transporte Aéreo de Correspondencia a Montevideo

Lo que a nosotros nos parecía una extraordinaria cuestión de progreso en el servicio nacional de correos y en sus ramificaciones al exterior, está ya en otros países, instituído en la calidad definitiva de servicios ordinarios, como un medio imprescindible para estos inusitados tiempos de fatalidades, de acelerarse en aquellos procesos que penden de lo que a correspondencia y sus derivados concierne. Aquí estamos en plena infancia, atreviéndonos a echarnos fuera del andador, con algunos pasos certeros que hacen creer que presto los daremos con firmeza y aun,

El aviador jefe del aparato y su mecánico, eficaz auxiliar, en disposición de tomar asiento en sus cabinas.

Revista Caras y Caretas del 8 de Mayo de 1926

MISION JUNKERS EN SUD AMERICA

LINEAS REGULARES AEREAS

№ 0501 ✻

Solicito un pasaje desde .... a ....

para el viaje que se efectuará el día ...... de .... de ......, bajo las condiciones reglamentarias siguientes con las cuales estoy conforme.

REGLAMENTO que regirá para el transporte aéreo de pasajeros en las líneas de la Misión Junkers

1.º — Cada pasajero deberá estar munido de su correspondiente boleto de pasaje y la documentación que identifique su persona y cualquier otra que las autoridades competentes exijan.

2.º — El boleto es válido únicamente para la persona a cuyo nombre haya sido emitido y para el viaje, día, hora y aparato indicado en el mismo.

3.º — El pasajero efectúa el viaje bajo su absoluta responsabilidad, sin que la empresa tenga que responder por ningún daño o perjuicio que sufra su persona o efectos a transportarse, siendo bajo esta expresa condición que se expende el pasaje solicitado.

4.º — Si el pasajero no estuviese en el lugar de partida a la hora estipulada para la salida del avión, una vez partido éste, el pasajero no tendrá derecho a exigir sino la devolución del 50 % del importe abonado por el pasaje y cuyo derecho caducará si no lo hiciese efectivo dentro de las 24 horas.

5.º — Si por causas de mal tiempo u otra de fuerza mayor no pudiera partir el avión, la empresa devolverá el importe íntegro del pasaje, salvo que su titular desease hacer uso de su boleto para el viaje inmediato y siempre que ya no estuviese vendido el total de pasajes para dicho viaje.

6.º — Igualmente si por cualquier inconveniente de los posibles en la aeronavegación el avión tuviese que volver a punto de partida, el pasajero solo tendrá derecho a exigir la devolución del importe del pasaje.

7.º — Cada pasajero tendrá derecho a la conducción gratis de 10 kilos de equipaje común, no comprendiéndose en esto muebles, u objetos de mayor volumen.
Otro equipaje se transportará, si fuese posible, al precio que fije la tarifa respectiva.

8.º — El pasajero que no acate las indicaciones del personal o las condiciones estipuladas, se hace responsable de los daños y perjuicios que que pudieran resultar de su actitud. Se prohibe entrar sin permiso en el recinto de descollaje y detenerse cerca del avión, o subir a bordo del mismo antes de haberse dado la indicación correspondiente.
Queda prohibido a los pasajeros abrir las puertas de la cabina o arrojar objetos desde el aparato, por el peligro inminente que ello implicaría.
Se permite fumar, siempre que el piloto no se oponga por motivos técnicos de servicio.

9.º — Quedan excluídos del transporte en avión:

a) todo objeto cuya exportación o importación esté prohibida por las leyes ordinarias;

b) armas y municiones, objetos inflamables, explosivos, corrosivos o de otra índole que pudieran resultar peligrosos para el avión y sus ocupantes;

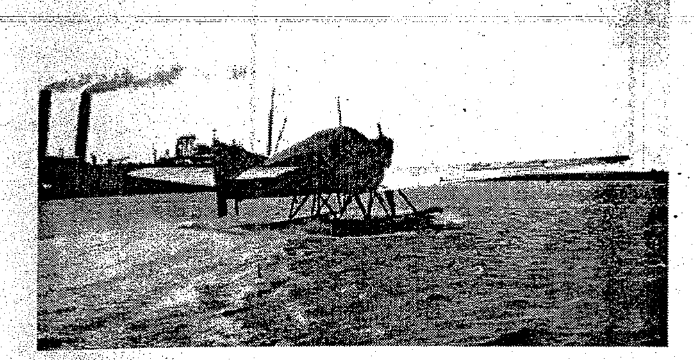
c) objetos que ocupan mucho espacio o que pudieran causar molestias a los demás pasajeros;

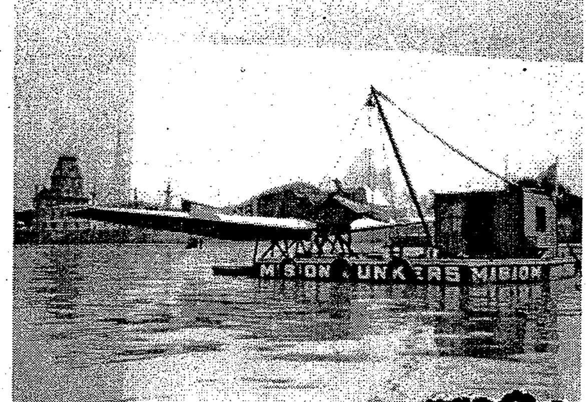
d) personas atacadas de enfermedades mentales o contagiosas.

Las quejas o reclamos se presentarán a la dirección del vuelo o a la dirección de la Empresa.

LA EMPRESA

Lugar .... *Firma* ....





Puerto Nuevo de Buenos Aires, Balsa de mantenimiento de la Misión Junkers a la cual está atracado el hidroavión Junkers F-13W.



Bote volador Savoia Marchetti S.59 bis "Taxi Aéreo" de Ernesto Columbo. Tomado del diario "Imparcial" del 8 de agosto de 1928.



Ernesto Colombo
Revista "El Hogar" 27 de Julio de 1928



CAPITULO 5

COMPAGNIE GENERALE D'ENTREPRISES AERONAUTIQUES (LIGNES AERIENNES LATECOERE) COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE

Introducción

Poco antes de que terminara la Primera Guerra Mundial, el industrial francés Mr. Pierre - Georges Latécoère y su intimo amigo el Marqués Beppo de Massimi, aviador durante el conflicto, preparan un plan para organizar una línea aérea postal que uniría Toulouse en el Sur de Francia con Buenos Aires, pasando por España, Marruecos, Sahara Español, Mauritania, Senegal, el Océano Atlántico, Brasil, Uruguay y Argentina.

Este proyecto que podía parecer descabellado en aquellos momentos en que recién se comenzaba a desenvolver la aviación, fue sin embargo llevado a cabo con decisión, temeridad y grandeza a partir del 25 de diciembre de 1918 (pocas semanas después que terminara la guerra) con la partida de Toulouse hacía Barcelona, España, del biplano Salmson S.A.L 2-a2 con el piloto Cap. René Cornemont y el Sr. Latécoère de pasajero con algunas cartas y diarios.

Lactécoère, quien antes y durante la guerra había fabricado en su establecimiento industrial vagones de ferrocarril, entre otras cosas, a principios de 1918 en sus nuevas usinas de Montaudran en Toulouse, produce aviones militares (Salmson y Breguet 14); en esas fábricas a partir de 1922 elabora sus propios aviones diseñados allí, los cuales se identificarán por la primera parte de su nombre : Laté.

Su designio de crear una gran red aérea transcontinental estaba bien fundada, tenía los elementos necesarios y la voluntad para forjarla; no fue un comienzo azaroso. Las etapas se irán cumpliendo con el apoyo de hombres de excepción: el Marqués de Massimi, Didier Daurat, Joseph Roig, Paul Vachet y otros, todos aviadores y organizadores.

En 1925 la línea ya había llegado a Dakar en Senegal, frente a Sudamérica, con 6030 Kms. de extensión, faltaba el océano y los países atlánticos del sur, aunque ya estaba previéndose todo desde el año anterior. En 1924 Latécoère comisiona al Cap. Roig para que viaje a Sudamérica y entreviste a los gobernantes de los tres países con el fin de

exponer los planes de la empresa de extender la red hasta Buenos Aires. como estaba previsto. A mediados de año Roig se embarca hacia aquí y comienza sus visitas y exposiciones en Río de Janeiro. Buenos Aires y por último en Montevideo; en las tres ciudades es muy bien recibido. Regresa en octubre a Francia donde pone en conocimiento de las buenas nuevas a sus superiores, quienes determinan que se debe mandar una misión aeronáutica lo antes posible, haciendo un vuelo postal múltiple de ensayo y propaganda.

Vuelos Exploratorios

Rápidamente se organizó la expedición hacia América, enviándose a principios de diciembre de 1924 cuatro aviones biplanos Breguet XIV (el Nº149 F-AECT, el Nº306 F-AGBV, el Nº307 F-AGBX y el Nº 118 F-ALXE el cual quedó de reserva) y tres motores a Río de Janeiro, donde fueron armados en el aeródromo de Campo dos Afonsos (sede de la Escuela de Aviación Militar): que será el aeródromo de la Compañía; con los aparatos marcharon tres aviadores: el Cap. Joseph Roig, Paul Vachet y Victor Hamm, todos experimentadísimos pilotos; y también tres mecánicos, los técnicos: Gauthier, Estival y Chevalier, encargados de poner a punto los aviones. La misión vino dirigida por el Principe Charles Murat (gran propietario en Marruecos, agente local de la empresa ante el Protectorado del Mariscal Louis-Hubert Lyautey) y el Ing. Marcel Portait; en Río se les unió el piloto Cap. Etienne Lafay (ex-instructor de la Escuela de Campo dos Afonsos, entre otros de Tydeo Larre Borges y de José Luis Ibarra). Luego de armados y probados los tres Breguet, decidieron salir hacia Buenos Aires, en un vuelo experimental y de ensayo postal el 14 de enero de 1925, cosa que realizaron los cuatro aviadores (Roig iba en el avión de Vachet con el mecánico Gauthier), pernoctaron esa noche en la playa, cercanías de Torres, donde se vieron obligados a aterrizar por una falla en el radiador del avión de Vachet, que fue reparada. Al otro día 15 de enero partieron sin problemas, aterrizando en Porto Alegre, donde Hamm en el Nº 306 F-AGBV al despegar se accidentó, estropeando el tren de aterrizaje de su avión, sin más consecuencias, por lo que quedó fuera del raid, el avión como se verá, fue recuperado en abril de 1927. Continuaron el vuelo arribando a Montevideo a las 15 y 10 (aeródromo del Paso de Mendoza, sede de la Escuela Militar de Aviación) desde el campo de Tablada en Pelotas. Aquí fueron recibidos por el Ministro de Francia Mr. André Gilbert; el banquero Sr. Luis Supervielle; miembros de la Misión Militar de Francia: Cte. Pacaud y Cap. Pradère; personal de

la legación de Francia; y familias de la colectividad francesa. Todos los oficiales de la Escuela, encabezados por su Director el Mayor Cesáreo L. Berisso dieron la bienvenida a esta Misión. Se sirvió una copa de champagne y una hora más tarde los aviones abandonaron Montevideo, aterrizando una hora y media después en el aeródromo militar de El Palomar, finalizando la primera parte de su periplo.

En Buenos Aires el contacto de la Misión, ya establecido en 1924, era el argentino Cap. Vicente Almandos Almonacid, hombre ampliamente vinculado a Francia como oficial aviador a su servicio durante la «Gran Guerra», quien llegaría a ser fundador de las compañías subsidiarias de la Latécoère que se formaron en el Río de la Plata.

Cumplida la primera parte de su emprendimiento, el Cap. Roig y los demás miembros de su Misión comenzaron el regreso el día 21 de enero desde El Palomar, con correspondencia como habían traído desde Río. Su primera etapa fue Montevideo donde, como la vez anterior fueron magníficamente recibidos, dejando acá 24 piezas postales simples, continuando su ruta a los pocos minutos hacia el norte; llegaron a Río el 23, demorados por el mal tiempo.

Los vuelos exploratorios continuaron hacia el norte, partiendo el 5 de febrero en un Breguet XIV Vachet, con Roig y un mecánico, su meta era Recife a 2200 Kms. de Río; en esa larga ruta prácticamente no existian campos de aterrizaje, llegaron a Bahía donde se posaron en la playa, a la partida capotaron el aparato quedando la gira suspendida. El 6 de marzo la continuaron, luego de reparar en Río el avión accidentado, acompañándolos en el otro Breguet, Hamm, quien llevaba de pasajero al Principe Murat; en el momento del aterrizaje en la playa de Recife, este último sufre una «panne» en el motor, chocando con unas rocas poco antes del sitio del aterrizaje, el avión destruido, sus tripulantes con algunas magulladuras; el 9 de marzo Vachet regresaba a Río con su Breguet, la ruta aunque con reparos quedó abierta, había que jalonar los 5000 Kms. entre Buenos Aires y Recife con campos de aviación, ¡menuda tarea!, tan o más complicada que conseguir las autorizaciones para la instalación de la futura línea aérea y eventualmente crear compañías subsidiarias que allanaron el camino legal.

Roig regresó a Europa, el Principe Murat y Portait continuaron en América, sobre todo en Brasil, donde fue más difícil la lucha legal; no obstante Murat se dirigió al Río de la Plata con el objeto de dar a conocer en forma pormenorizada y diplomática las aspiraciones de la empresa. Lo encontramos en Montevideo el 15 de setiembre de 1925, luego de haber estado ocho días en Buenos Aires; vino acompañado del aviador

Cap. Vicente Almandos Almonacid, su primer visita fue a la Escuela Militar de Aviación, donde se entrevistó con el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, luego a los diferentes ministerios que podían estar involucrados en el proyecto de la instalación de la línea aérea, incluido claro está la Dirección General de Correos y Telégrafos.

En nuestros países del Río de la Plata todo se deslizaba sobre ruedas, en Brasil no pasaba lo mismo, los obstáculos jurídicos se sumaban no vislumbrándose soluciones, pasando el año 1926 sin que el panorama se aclarase. En diciembre Pierre-Georges Latécoère decide venir a Sudamérica, desembarcando en Río de Janeiro el 3 de ese mes, lo primero que hizo fue, de acuerdo a una sugerencia de Portait, entrevistarse con el fuerte hombre de negocios e industrial francés radicado en esa capital, Mr. Marcel Bouilloux - Lafont, solicitándole ayuda y apoyo económico, lo cual en primera instancia no fue bien recibido por este, sin embargo días más tarde logró captar su buena voluntad y ambos se embarcaron hacia Buenos Aires, donde con la invalorable ayuda de Almandos Almonacid, el 8 de febrero de 1927 consigue que la empresa firme un contrato con la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Argentina. Paralelamente en esos días de febrero hacen algo semejante en Montevideo, firmándose el 22 de marzo de 1927 un contrato con el Presidente del Consejo Administrativo de Correos, Telégrafos y Teléfonos, Sr. César Miranda, con la intervención de Almandos Almonacid. De la misma forma, el 9 de marzo la compañía fue autorizada por el Aviso Nº 197/G del Ministerio de Viação e Obras Públicas del Brasil a operar en su territorio, solucionándose todos, o casi todos los problemas, pudiéndose encarar ahora la unión de las líneas aeropostales que llegaban hasta Dakar y continuarlas hasta Buenos Aires.

Nace la Compagnie Générale Aéropostale

El poco interés manifestado al principio por el Sr. Marcel Bouilloux-Lafont, sobre las posibilidades económicas de la Compagnie Générale D'Entreprises Aéronautiques, se transformó en muy poco tiempo en atractivo y viable, tanto, que decidió en cuestión de días hacerle una oferta a Pierre- Georges Lactécoère por la empresa, llegando a un acuerdo el 11 de abril de 1927 por el cual asumió su control total, siendo la cantidad de treinta millones de francos franceses la suma que se abonó por la transacción.

A partir de ese momento Bouilloux-Lafont comenzó un vasto programa de inversiones en América del Sur, adquiriendo o arrendando para la empresa campos de aviación a lo largo de la ruta que se pensaba explotar con la línea aeropostal, para lo cual encomendó este trabajo a Paul Vachet. Este se encontraba en Brasil, tomó como primer medida recuperar el Breguet XIV Nº 306 en el que se había accidentado Hamm y se hallaba abandonado en Porto Alegre, con el fin de poder desplazarse sin problemas. Acompañado por su esposa se trasladó a la capital «gaucha» y allí consiguió reparar y poner a punto el Breguet con técnicos locales, bajo su experta dirección.

Con el aparato reparado y probado en vuelo, decidió llevarlo a Río de Janeiro, cuando recibió una comunicación de Bouilloux - Lafont, llamándolo a Buenos Aires donde se encontraba: sin más trámites montó en el Breguet con su esposa y se dirigió hacia Montevideo el día 30 de abril de 1927, aterrizando a últimas horas de la tarde en el aeródromo de Melilla, dejó el avión en los hangares del Centro Nacional de Aviación y se dirigieron al puerto, donde tomaron el «vapor de la carrera» hacia Buenos Aires.

Vachet regresó de Buenos Aires el 8 de junio, siempre acompañado por su esposa, concertó el uso del aeródromo de Melilla o Villa Colón (hoy Angel S. Adami) para la compañía, con la Comisión Directiva del Centro Nacional de Aviación que era su usufructuario y el 9 de junio partió en el Breguet hacia el Brasil.

En la Argentina la organización de la nueva empresa, al igual que en el Brasil, se efectuaba a buen ritmo y sin pausa. Uruguay dependiendo prácticamente en todo de lo que se hiciera en Buenos Aires, no tenía nada instalado o establecido, solo existía el contrato firmado en marzo de 1927.

El 5 de setiembre de 1927 se constituyó en Buenos Aires la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, con el propósito de crear y explotar servicios de transporte por vía aérea, principalmente para la conducción de correspondencia, encomiendas postales, mercaderías y pasajeros por el interior de la República Argentina y fuera de su territorio. El directorio de esta sociedad anónima estaba formado en primer lugar por Marcel Bouilloux-Lafont como presidente y luego una serie de nombres representativos de la banca, el Comercio y las altas finanzas argentinas, figurando el Cap. Vicente Almandos Almonacid como Director Gerente.

A los pocos días de constituida esta sociedad en Buenos Aires se trasladaron el 26 de setiembre a Montevideo, el Cap. Vicente Almandos Almonacid y los banqueros franceses Sres. Emmanuel de Sieyes y Albert Grosselin, con el propósito de crear en nuestro medio una compañía de aeronavegación postal a semejanza de la Aeroposta Argentina, comenzando primero las entrevistas con las personalidades de la banca y las

altas finanzas, para luego comenzar con los trámites legales para la fundación de una sociedad el 31 de octubre de 1927 que tomó el nombre de Aeroposta Uruguaya Sociedad Anónima, la que fue autorizada el 22 de diciembre de 1927. Paralelamente a esto, Almonacid entró en contacto con la Comisión Directiva del Centro Nacional de Aviación por el uso del aeródromo de Melilla, dejando establecido entre otras cosas el nombramiento de Angel S. Adami como Jefe de la «Aeroplaza» de Montevideo, hasta tanto no se radicara personal idóneo de la empresa.

El 13 de julio de 1927 habían desembarcado en Bahía, Brasil, cuatro mecánicos y los primeros aviadores que venían a servir en el nuevo ramal de la compañía, quienes se sumaron a Vachet, que los fue a recibir; se trataban de Pierre J. A. Deley, antes basado en Port Etienne, Mauritania en Africa y Gabriel Thomas, as de la guerra con once victorias, más tarde llegó a ser Jefe de la «Aeroplaza» Montevideo.

Poco después se recibieron en Río de Janeiro dos aviones Laté 17 (con motor Renault de 450 HP) los cuales fueron un fracaso y más tarde los confiables y excelentes monomotores, monoplanos de ala parasol, especialmente diseñados para la explotación de la línea, Laté 25 y 26, ambos con motor Renault de 450 HP; el primero con cuatro o cinco asientos, podía llevar pasajeros, el segundo postal, podía llevar una buena carga con un buen radio de acción, fueron los caballos de batalla de los primeros tiempos.

En octubre se completó el primer grupo de aviadores, arribando a Río: Adrien Bédrignans, Henri Rozès, Elisée Negrin y Albert Pivot. Con ellos vino también Julien Pranville, enviado por Didier Daurat con el fin de que se hiciera cargo de la dirección de explotación de la red americana.

Con los pilotos y los aviones en América, la compañía tomó el desafío de comenzar la línea, por ahora en la Costa Atlántica, desde Buenos Aires hasta Natal. Por lo tanto el día 14 de noviembre de 1927, previsto para el comienzo de la línea, partieron de Campo dos Afonsos, Río de Janeiro, dos Laté 25; uno hacia Natal con Pivot a los mandos y el otro hacia Buenos Aires, era un Laté 17 transformado en Laté 25-2R, Nº 610, F-AIEK con Vachet de piloto llevando en la cabina a los aviadores Rozès y Bédrigans, y al Sr. Pranville y el mecánico Bougnères. El avión de Vachet pernoctó en la playa de Capão de Canoas y al otro día, 15 de noviembre pasó por Montevideo, descendiendo en Melilla, de donde partió enseguida para Buenos Aires, arribando a las 16 y 15 al aeródromo militar de El Palomar. De esta manera quedaba inaugurada el tramo sur de la línea americana.

Con la debida presentación a la prensa por medio de comunicados, la compañía dio conocimiento de la inauguración del nuevo servicio semanal aeropostal, que tendría lugar el martes 22 de noviembre de 1927, tanto en Buenos Aires como en Montevideo. En esos comunicados se explicaba la técnica y los alcances del servicio, el cual además de asistir a los países directamente involucrados: Argentina, Brasil y Uruguay, ganaba unos cuantos días en la ruta hacia los Estados Unidos y Europa, por ejemplo dando alcance en Bahía, Brasil, a los vapores que habían salido de Buenos Aires y Montevideo, once y diez días antes, a la espera de que pronto, por medio de «avisos» rápidos (los cuales antes habían pertenecido a la Armada francesa) que la compañía pondría en funcionamiento, se haría el cruce del Atlántico, para unir con los aviones de la empresa que llegaban hasta Toulouse o Buenos Aires, fin o principio de la línea aérea.

Comienzan los vuelos de línea

El martes 22 de noviembre de 1927 dió comienzo desde el nuevo aeródromo de la compañía en Pacheco, Buenos Aires, (aún sin haberse finalizado su infraestructura) el servicio semanal aeropostal entre Buenos Aires y Natal, Brasil. Estaba prevista la partida a las cuatro de la mañana, pero el mal estado de los caminos hasta el campo, dificultaron la llegada del camión con las sacas de correspondencia, atrasándose la salida. El aparato era el Laté 25-3R Nº615, matrícula francesa F-AIFU, que despegó a las cinco y veinticinco, al mando de Henri Rozès, llevando de pasajero a Julien Pranville, Director de Explotación de la línea en Sudamérica. Se filmaron los preparativos de la salida, la película fue entregada a Pranville para que la enviara desde Bahía a Nueva York en el vapor «Southern Cross» junto con la correspondencia para aquella ciudad. Entre las personalidades que despidieron al avión se encontraban el Cap. Vicente Almandos Almonacid, Representante General, el Conde Emmanuel de Sieyès, Representante Administrativo, y personal superior del Correo Argentino, el cual aprovechando el viaje inaugural, mandó un artístico pergamino a sus colegas de Río de Janeiro, con un mensaje de salutación en el cual se ponía en relieve la trascendencia del acontecimiento; junto con la correspondencia, que era muy abundante, para Uruguay y Brasil, iba un paquete de ejemplares del diario La Nación de Buenos Aires.

Arribó a Villa Colón o Melilla a las siete y cuarenta y cinco, aquí lo esperaba el representante de la compañía, el aviador pionero Angel S. Adami, personal del correo y aduana, quienes recibieron una saca de correpondencia y entregaron once, dos de los cuales deberían alcanzar en

Bahía, a los vapores «Flandria» para Europa y «Southern Cross» para Estados Unidos. El avión cargó combustible y a las ocho y quince despegó hacia el Brasil.

De acuerdo al contrato firmado por el correo uruguayo con la Compagnie Général D'Entreprises Aéronautiques el 22 de marzo de 1927, a las cartas que se entregaron en Villa Colón para que se transportaran en el avión, sus remitentes abonaron las tarifas en vigencia con la sobretasa siguiente en timbres de aviación o de la emisión en curso: por cada cuatro gramos o fracción $0,08; sus sobres iban con la mención «Vía Aérea».

En el día llegó a Porto Alegre, Brasil, luego de hacer escala en Pelotas. En aquella ciudad tuvo que quedarse dos días por un temporal que se desencadenó en el sur del país, arribando recién el 24 al aeródromo de Praia Grande, Santos, campo que estaba inundado por causa de las lluvias, sufriendo el avión desperfectos por los cuales no pudo salir por dos días, teniendo que mandar la correspondencia por tren hasta Río de Janeiro. A raíz de este insuceso la empresa tuvo que preparar otro campo de aviación en una zona más alta, tratando de solucionar los problemas rápidamente; de cualquier manera no era fácil mantener la línea con aquellos aparatos fuertes y resistentes pero arcaicos todavía y sin muchas defensas, era necesario un espíritu de cuerpo muy especial como lo tenían todos los pilotos de la empresa y lo habían demostrado en el Sahara, luchando con el desierto y su metereología y además con sus habitantes quienes los consideraban enemigos.

El miércoles 23 de noviembre salió desde Natal un avión hacia el sur llegando a Río de Janeiro el jueves 24 como estaba previsto, día en que tenía que pasar la correspondencia al aparato que regresaba a Buenos Aires, encontrándose que este no había arribado, por lo cual ese vuelo quedó atrasado y pendiente hasta tanto el Laté 25 Nº615 no fuera reparado. Este inicio no fue alentador, pero como todo, se superó y la línea continuó, como tenía que ser.

El 28 de noviembre de 1927 desembarcó en Río de Janeiro uno de los emblemáticos pilotos de la empresa, Jean Mermoz, fue recibido por Pranville, quien le comunicó que había sido nombrado piloto jefe (chef pilote) de la línea americana, poniéndose inmediatamente en servicio, compartiendo con Rozès y Bédrignans los vuelos del tramo sur.

El segundo vuelo desde Buenos Aires lo realizó el martes 29 de noviembre Adrien Bédrignans (quien había formado parte de la Misión Aeronáutica Francesa en 1919 y 20, en Buenos Aires) con el Laté 25 Nº 619, F-AIEX, acompañado por el mecánico Alexandre Collenot (amigo

y hombre de confianza de Mermoz), viniendo de pasajero hasta Montevideo, Angel S. Adami. Mientras tanto no se acomodaran los caminos que iban a Pacheco, se usó por un tiempo el aeródromo de El Palomar, a partir de este segundo vuelo, el cual cargaba cerca de 350 piezas postales destinadas a distintas ciudades del Brasil; llegó a Montevideo a las seis horas, siete minutos, descendió Adami; se subió la correspondencia y a las seis y treinta y cinco despegó. Este vuelo se desarrolló normalmente y Bédrignans regresó el jueves 1ero. de diciembre, pasando por Montevideo el viernes 2, día en que arribó a Buenos Aires en las primeras horas de la tarde, haciendo el periplo sin novedad. Fue su pasajero el nuevo piloto jefe, Jean Mermoz, quien de esta manera se integró al tramo sur de la línea.

La compañía por medio del Cap. Vicente Almandos Almonacid hizo un arreglo comercial con el Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay) usuario y arrendatario del aeródromo de Villa Colón o Melilla, por el cual aquella pagaba por el uso del campo la cantidad mensual de $100 pesos uruguayos.

El primer vuelo postal que realizó Mermoz en América, tuvo lugar el 9 de diciembre de 1927, en el Laté 25 Nº610, acompañado por el mecánico Louis Bernies, hacia el norte. Aquí recogió doce sacos con 648 piezas postales que pesaron 7 kgs. 995 grs.

Compagnie Générale Aéropostale

El 12 de diciembre de 1927, en París, se modificó el nombre de la sociedad, de acuerdo a lo que ya había anunciado desde tiempo atrás Mr. Marcel Bouilloux-Lafont, la que pasó a denominarse «Compagnie Générale Aéropostale».

La línea aérea fue marcando las semanas con sus dos vuelos, uno hacia el norte, los martes, y el otro hacia el sur, los viernes, primero con Laté 25 y más tarde también con Laté 26. No importaba las fechas así fueran «Noche Buena» o «Fin de Año», que cayeron en martes en 1927, había que entregar el correo y esa era la consigna, nadie la podía parar, solo un accidente como el que ocurrió el 15 de enero de 1928. El domingo 15 de enero en Montevideo y Buenos Aires se esperaba el avión correo atrasado del viernes, que no había venido por problemas mecánicos, además del correo traía repuestos para un Laté 26 en Pacheco. Se trataba del Laté 25-2R Nº 633, matrícula F-AIKG al mando de Hervé Santelli con el mecánico Georges Frances, trayendo el correo y los repuestos había partido de Pelotas a las 09 y 50 sin que se tuvieran más noticias al fin de la tarde. Al otro día se conoció la desgracia ocurrida al principio de la tarde

del domingo, en las cercanías de Solís de Mataojo, Departamento de Lavalleja, el Laté 25 entró en una tormenta con turbulencia severísima que arrancó las alas del avión, ambos tripulantes perecieron; Mermoz en Pacheco, fue avisado telefónicamente por Adami, al no tener un avión para venir al Uruguay, alquiló en el Aero Club Argentino un Westland Widgeon de 80 H.P. arribando con Julien Pranville a Villa Colón a media tarde del lunes 16 de enero, de allí partieron al lugar del accidente. Los cuerpos de las víctimas fueron traídos en un Breguet ambulancia por el Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso. En el entierro de los aviadores estuvieron presentes casi todos los pilotos civiles y militares uruguayos, entre ellos el May. Tydeo Larre Borges con sus compañeros en la tentativa transatlántica de marzo de 1927, agradecidos con Mermoz, pues fue él quien descubrió los restos del hidroavión «Uruguay» en una playa de Cabo Juby, Sahara Español, del cual eran tripulantes.

Como era de esperar, este doloroso accidente no detuvo la línea aeropostal, prácticamente recién nacida, ni otros cercanos y de entidad menor, como era normal en aquellos años pioneros, con motores aún caprichosos, instalados en aviones con pocos o ningún instrumento. Un mes más tarde, el 24 de febrero, al poco rato del despegue de Villa Colón, un Laté 26 comandado por Rozès tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en las cercanías de Santa Rosa, Departamento de Canelones, quedando el aparato fuera de orden de vuelo por averías en su célula; al otro día fue auxiliado por Mermoz con otro Laté 26, en el cual Rozès y el mecánico continuaron su vuelo al Brasil. El avión accidentado fue recuperado en Villa Colón, luego de haber sido llevado por tierra a ese aeródromo.

En ese momento ya se había unido al plantel de funcionarios de la «aeroplaza» Montevideo, el mecánico Pierre Drône, quien llevaba ya tres años sirviendo a la empresa; poco tiempo más tarde se integró también como mecánico luego de un cursillo en Campo dos Afonsos, Brasil, Raúl Clermont, de nacionalidad argentina, aunque hijo de franceses, tuvo una dilatada actuación como técnico y a partir de 1944, también como aviador profesional llegando como tal a la avanzada edad de 73 años, continuando en la aviación hasta prácticamente su fallecimiento en 1984 con 81 años.

En febrero de 1928 la compañía logró un acuerdo con la Armada de Francia, por el cual le arrendaba el uso de seis avisos rápidos de 800 a 1000 toneladas, con el objeto de efectuar con ellos el cruce del Atlántico, para unir Dakar con Natal. Obtenida esta conquista se pudo tentar el correo Toulouse - Buenos Aires, comenzándolo Mermoz y el mecánico Denise Abry el jueves 1ero. de marzo de 1928, con el Laté 26 No.661 matrícula F-AILJ desde Buenos Aires. Partió de Pacheco en la noche con 36 sacos de correspondencia y aterrizó en Villa Colón a las seis de la mañana, ese día el sol sale en Montevideo a las 06:32 horas, por lo tanto era todavía de noche, como no había balizaje, se usaba los llamados «Trois Feux» (tres fuegos), tanques de combustible o aceite de 200 litros rellenos de trapos, estopa, etc., embebidos en aceite quemado, encendidos con fuego, colocando dos relativamente juntos que indicaban la entrada para el aterrizaje y el otro solo, formando un triángulo isósceles, señalando la dirección. A partir de este 1ero. de marzo se cambió el día de partida del avión de Buenos Aires, haciéndolo ahora todos los jueves, siempre a la misma hora, las cuatro de la mañana, llegando a Villa Colón más o menos a las seis, por lo que había que encender esos días, los tres fuegos. En el regreso pasaban por Villa Colón los domingos o los lunes.

A medida que pasaban las semanas fueron apareciendo por Villa Colón otros aviadores de la empresa: Gabriel Thomas, Victor Hamm y Henri Delaunay; siempre con los Laté 25 o 26 y también con algún Breguet XIV como avión estafeta.

El Aeródromo de Pando «Aeroplaza Montevideo»

A partir del lunes 16 de abril de 1928, el correo comenzó a efectuarse también de noche. A la media noche de ese día, Mermoz despegó en un Laté 26 desde Campo dos Afonsos, Río de Janeiro, con dos periodistas de pasajeros que hicieron el trayecto hasta Buenos Aires, aterrizó de noche en Villa Colón y antes de la finalización de la jornada tomó tierra en Pacheco ayudado por los «trois feux». Era la primera vez que se trajo el correo en un día desde Río de Janeiro.

La correspondencia enviada por medio de la compañía iba en permanente aumento. El jueves 3 de mayo partió de Pacheco, en plena noche, Henri Delaunay acompañado del mecánico Henri Marceau, en el Laté 25 Nº619 matrícula F-AIFX, llevando cincuenta y cinco sacos de correspondencia, a los que se sumaron: quince de Montevideo y de las otras aeroplazas hasta Río de Janeiro un buen número. Ambos regresaron el lunes 7 de mayo, saliendo de Campos dos Afonsos a las dos de la madrugada en el Laté 26 Nº 671 matrícula F-AIMQ con el propósito de llegar en el día a Buenos Aires. La empresa promocionaba los servicios que prestaba, invitando en algunos vuelos a periodistas de significativos medios de prensa, como este viaje se iba a tratar de hacer con una sola escala, era el noveno vuelo Francia- América, se convidó a periodistas del gran diario carioca «A Noite» que envió a su redactor Sr. Manuel Bernardino y al fotógrafo Sr. D. Alves Ferreyra, quienes fueron de pasajeros en este avión con poca comodidad, además se

cargaba la correspondencia que había salido de Tolosa (Toulouse) el 27 de abril pasado. El viaje se iba desarrollando normalmente, cuando llevaban más de cinco horas de vuelo, a unos ochenta kilómetros al norte de Florianópolis, estalló uno de los tubos de nafta de la rústica instalación para enviar el combustible al motor, incendiándose. el piloto cortó la potencia pero las llamas llegaron a su carlinga, obligando a este, mientras descendía urgentemente hacia la-costa, a salir de su cabina haciendo que el avión realizara un espiral con el fin de colocar el aparato de tal manera, que las lenguas de fuego no llegaran al fuselaje. usando una y otra mano para dirigir el bastón de mando, quemándoselas sin remedio, cuando el mecánico Marceau logró llegar a la carlinga por encima del fuselaje y cerrar los grifos de la nafta, extinguiéndose así las llamas. Delaunay con las manos quemadas regresó a su cabina y gobernó el avión hasta que pudo efectuar un magistral aterrizaje de fortuna, sobre unos arbustos a pocos metros del mar; la máquina resultó con daños en un 75% pero todos se salvaron, sufriendo solamente algunas contusiones sin importancia. El heroico piloto fue llevado en una canoa hasta la fortaleza de Anhato Mirí en un viaje de tres horas. donde el médico lo atendió, luego en una lancha en varias horas lo llevaron a Florianópolis, donde quedó internado en un hospital por seis meses, recién lo volvemos a encontrar nuevamente en América, comandando los aviones Farman 2200 transatlánticos desde abril de 1937 hasta 1940. Los pasajeros, el mecánico y la correspondencia fueron recogidos en Florianópolis por el gran aviador Gabriel Thomas en el Laté 26 Nº656 matrícula F- AILE, con el cual arribó a Montevideo y Buenos Aires el 8 de mayo; el 10 de mayo los pasajeros regresaron a Brasil en el avión correo, Laté 26 Nº662 matrícula F- AILK que fue comandado por Mermoz yendo de mecánico Alexandre Collenot, terminando su viaje en Natal, cumpliendo la misión que les encomendó su diario.

Como el aeródromo de Villa Colón o Melilla no contaba con los medios adecuados para la operación de la compañía, además era un campo arrendado y no muy grande de solo 33 hectáreas, cuya distancia máxima era de 700 mts., sin balizaje nocturno, etc.,etc.; la dirección de la Aéropostale encargó al representante y por ahora Jefe de la Aeroplaza Montevideo, el aviador Angel S. Adami, que se abocara a la búsqueda de un campo apto para instalar el aeródromo de la empresa en Montevideo, campo que tendría que contar con el visto bueno de Gabriel Thomas y ser refrendado por Jean Mermoz. Con la ayuda del aviador nacional Blás Cortés, Adami seleccionó desde el aire una fracción de campo en las cercanías de Pando, departamento de Canelones, a unos 30 Kms. de Montevideo, el que fue recorrido por ambos aviadores, encontrándolo que podía servir para los fines que lo necesitaban, con el visto bueno de los dos aviadores franceses. El predio elegido, que era de un poco más de 124 hectáreas y que pertenecía al Sr. Felipe Montero, formaba parte de un área de 2000 hectáreas, estaba situado en la séptima sección judicial del departamento de Canelones, empadronado con el Nº 14203; fue escriturado el 6 de agosto de 1928 a nombre de «Aeroposta Uruguaya» Sociedad Anónima (razón social que era persona jurídica, según decreto del Poder Ejecutivo del 22 de diciembre de 1927), firmando en su nombre Angel S. Adami.

Hoy ese predio forma parte de la Base Aérea «Gral. Artigas» sede de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El campo era arrendado por el Sr. Angel Pomi, vecino del lugar, quién fue contratado para que junto a su hijo Angel Rómulo, rellenaran las zanjas, quitaran las chilcas y aplanaran en lo posible el sitio que se usaría para el aterrizaje, más o menos 75 hectáreas, lo cual fue realizado con carretas tiradas por bueyes, dejando el lugar en condiciones alrededor del 20 de agosto de 1928. Angel Rómulo Pomi pasó a formar parte de la compañía como aprendiz de mecánico, como se verá más adelante fundó también el campo de aviación de Durazno (hoy Base Aérea Tte. 2do Mario W. Parallada), fue aviador civil, hombre de negocios de la ciudad de Durazno y todavía mantuvo una envidiable salud y lucidez, que ha servido de gran ayuda al autor, hasta su lamentado fallecimiento a los 89 años, el 29 de diciembre de 1997.

Es de hacer notar que la Aéropostale fue la única compañía aérea hasta hoy en día, propietaria de su aeródromo.

El campo se fue transformando en aeródromo o «aeroplaza», de acuerdo al padrón de la compañía, semejante a todos los que creó en su larga ruta, diferenciándose de los campos de alternativa (terrain de secours) que eran arrendados y sin infraestructura como el de Pando.

Primero se alambró todo el perímetro, solamente con cinco hilos para hacerlo más bajo y enseguida se abocaron a efectuar las obras necesarias para facilitar las operaciones de los aviones tanto de día como de noche, para lo cual se levantó una caseta de madera y chapas de zinc donde se instalaron los equipos de radiotelegrafía (T.S.F., télégraphie sans fils) con torres metálicas de 30 metros de altura que permitían el enlace con Buenos Aires, Pelotas y más tarde con los aviones Laté ; así mismo se balizó el perímetro con electricidad, colocando picos de luz cada cincuenta metros, la dirección de aterrizaje se indicaba por medio de dos faros de cuatro lamparas cada uno, con una « T « iluminada, todo esto por un grupo electrógeno de 110 volts el cual se guardaba en una casilla también provisoria, más tarde se levantó una de material; para

localizar el aeródromo en la lejanía, se construyó una torre metálica de quince metros de altura con un faro rotativo en la cima.

De acuerdo al modelo de la compañía, para este aeródromo, se importó de Francia un hangar metálico, el cual vino encajonado con sus planos y se empezó a erigir a fines de 1928 (hoy transformado en gimnasio, es lo único que queda del viejo aeródromo de la Aéropostale); inmediatamente después se edificó el «bâtiment 6 x 40», construcción de material con techo a dos aguas de zinc y alero de cada lado con las medidas: seis metros de ancho por cuarenta de largo, que servía de alojamiento, sala de operaciones, depósito, etc. Ya en 1929 se construyó el «bâtimant T.S.F.» de material con techo a cuatro aguas de tejas «Sacomán». Por último en 1930 se levantó una casa o «chalet» de dos plantas para vivienda del telegrafista don Tomás Cantore y su familia; Cantore de nacionalidad argentina, fue el primer telegrafista de la compañía en el Uruguay, cuando se suspendieron los servicios aéreos por causa de la Segunda Guerra Mundial, pasó a formar parte de la Aeronáutica Militar, donde alcanzó la jerarquía de Teniente Coronel.

El despacho de la Aéropostale en Montevideo estaba situado en plena Avda. 18 de Julio al Nº 968, al lado del viejo café Tupí Nambá. La correspondencia era llevada y traída por Adami, primero de Villa Colón y luego de Pando, desde éste último aeródromo en un automóvil «doble Faetón» Renault que adquirió la empresa, al igual que un pequeño camión Rugby, en el cual se podía leer en su parabrisas «C.G.A. Servicio Postal», usado para «depannaje» de aviones accidentados fuera del campo de aviación.

El personal de mecánicos, telegrafistas y de pista en los primeros tiempos estaba formado por: Pierre Drône, Raúl Clermont, Angel Rómulo Pomi y Eufronio Acosta, mecánicos; Tomás Cantore y Enzo Sommaruga, telegrafistas; Carlos Lauvergnac, chofer; y algunos peones. También era consultor el Ing. Jeux.

El último vuelo realizado a Villa Colón o Melilla fue el jueves 16 de agosto de 1928, con un Laté 16 postal procedente de Buenos Aires hacia el Brasil, comandado por Mermoz, aterrizó a las 05 y 30 de la madrugada y despegó a las 05 y 43, ambas operaciones en plena noche con la ayuda de los «trois feux». A partir del domingo 19 de agosto, que regresó del Brasil hacia Buenos Aires, aterrizó en Pando, comenzándose a usar el nuevo aeródromo. Por esos meses se empezó a denominar a los vuelos hacia Europa «AMFRA» (América-Francia) y los desde Europa «FRAME» (Francia-América). En los primeros meses de explotación, el tiempo que se demoraba entre Buenos Aires y Toulouse era de doce o trece días.

En el tramo que cruzaba el territorio uruguayo la empresa continuó sin problemas manteniendo sus horarios los jueves y los domingos, así los vuelos fueran AMFRA o FRAME, aterrizando normalmente de noche en el nuevo aeródromo en preparación de Pando, todavía por medio de los tres fuegos. El jueves 22 de noviembre Mermoz y Alexandre Collenot pasaron en el Laté 25 Nº 603, matrícula F-AIEH a las 01 y 30 horas de Buenos Aires al Brasil, habiendo efectuado el viaje desde Santiago de Chile, adonde había arribado el día 19, en un vuelo de ensayo, siendo esta la primera vez que un aparato de la compañía cruzó la cordillera, comenzó el regreso de aquella capital transandina el miércoles 21.

1929, Se extiende la línea

Entre los acontecimientos dignos de destacarse que ocurrieron en el nuevo año de 1929, tenemos el viaje del primer pasajero de la línea desde Toulouse hasta Buenos Aires. No solo fue importante por ser el primer pasajero de la empresa al cual se le emitió un boleto, sino por su calidad y representación en el ámbito aeronáutico mundial, se trataba del Conde Henry de la Vaulx, Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, Vice Presidente del Aero Club de Francia, fundador de ambas instituciones. Partió de Toulouse el 18 de enero de 1929 en un avión de la compañía hasta Dakar y de allí en el aviso rápido «Revigny» cruzó el Atlántico en cuatro días y medio, arribando a Natal el 25 de enero, inmediatamente continuó su viaje hacia el sur, llegó a Río de Janeiro en un Laté 25, donde estuvo cinco días, al cabo de los cuales siguió su vuelo, ahora en el Laté 26 Nº 661 matrícula francesa F-AILJ, al mando de Jean Mermoz, aparato con el que arribó al aeródromo de Pando el 2 de febrero. Fue recibido por el Ministro de Francia Mr. Gastón Velten, por las autoridades del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), encabezados por su presidente, Dr. Esteban Toscano y su vice presidente, Dr. César Miranda (Director de Correos), también por Angel S. Adami, Jefe de la «Aeroplaza Montevideo» y directivo del Centro; así mismo por otras personalidades relacionadas a la aviación y periodistas. El Conde permaneció cuatro días en Montevideo, donde hizo varias visitas y fue muy agasajado; el miércoles 6 de febrero partió con Mermoz en un Laté 26 para Buenos Aires, desde donde voló hacia Asunción del Paraguay, el sur argentino, cruzó la cordillera hasta Santiago de Chile nuevamente con Mermoz y regresa hacia Francia el 22 de marzo, pasando a media noche por Pando en un vuelo regular postal de la compañía.

La línea hacia y desde Asunción del Paraguay, luego de vuelos de ensayo empezó el 1ero de enero de 1929, con dos Laté 25, uno de los

cuales el Nº 631, matrícula F-AIJZ, fue comandado por el único uruguayo, piloto de la empresa, el artiguense Leonardo A. Selvetti. Este comienzo, de acuerdo a lo previsto por Aeroposta Argentina S.A., se desarrolló en dos viajes semanales aeropostales y de pasajeros, siendo el 16 de febrero uno de estos últimos con el Conde de la Vaulx y Vicente Almandos Almonacid en Breguet XIV piloteado por el malogrado aviador argentino Pedro Ficarelli. Esta correspondencia se sumaba a la salida y llegada a Buenos Aires, desde donde se expedía y recibía pasando hasta Montevideo (Pando). Es decir que en los vuelos AMFRA y FRAME la cantidad y peso de la correspondencia se aumentaba con el nuevo ramal de la línea.

Algo semejante pasó a partir del 15 de julio con Santiago de Chile al iniciarse el primer enlace oficial Argentina - Chile, con el vuelo llevado a cabo en el Laté 25 - 2R Nº 659 F-AILH hasta Mendoza, por Jean Mermoz y Henri Guillaumet (que de esta manera se integraba a la compañía en América del Sur, este gran aviador, después de haberle servido en Africa) y luego desde Mendoza en el Potez 25A2 (avión sesquiplano con motor Lorraine - Dietrich de 450 HP) Nº 1521, matrícula F-AJDY. Regresaron el 18 de julio en el Potez Nº 1520 F-ADJX. Servicio que será semanal y se encargará del mismo Guillaumet, cruzando y recruzando la cordillera cientos de veces con los Potez 25, a pesar del accidente de la Laguna Diamante ocurrido el 13 de junio de 1930.

En junio el Director de Explotación de la compañía en América del Sur, Julien Pranville toma vacaciones en Francia, sucediéndolo Didier Daurat, uno de los forjadores de la organización en Toulouse (sobre quien se basa Antoine de Saint - Exupéry para el personaje Rivière de su novela «Vol de Nuit»); en una de las giras de inspección que realiza por toda la extensión de la línea, hace lo propio en la «Aeroplaza Montevideo» en el mes de agosto, llegando a Pando en un avión aeropostal de la compañía; luego de su inspección el día 30 decide partir para Buenos Aires y lo hace solo en el D.H. 60 Gipsy Moth de Angel S. Adami, luego de dar una vuelta de pista con su propietario en Villa Colón o Melilla, donde se encontraba hangarado.

Ya para esa época del año habían llegado a Buenos Aires, trasladados desde Africa, otros experimentadísimos pilotos que se sumaron a Guillaumet, se trataba de Marcel Reine (quien en marzo de 1927 había rescatado de los moros en Breguet XIV a los hermanos Tydeo y Glauco Larre Borges, tripulantes del hidro «Uruguay») y Victor Etienne, que en 1934 pierde la vida en un accidente en Brasil: todos ellos pasaron asiduamente por Pando, al mando de los aviones Laté.

El 12 de octubre de 1929, arriba a Buenos Aires el aviador de la compañía y escritor, Antoine de Saint-Exupéry, trasladado de Africa para ocupar el cargo de Director Técnico de la Aeroposta Argentina, será el encargado de abrir las rutas al sur y llegará hasta el mismo Estrecho de Magallanes; varias veces estará en territorio uruguayo, como se podrá ir viendo. Su primer contacto con el sur patagónico lo comienza a realizar con Paul Vachet en el Laté 25-3R Nº643, F-AIQF a partir del día 15 de octubre en un vuelo hasta Comodoro Rivadavia y regreso. El vuelo de apertura del correo se efectuó el 31 de octubre en el Laté 25-5R Nº645 F-AIQL, al mando de Saint-Exupéry, transportando también el primer pasajero de esta línea hacia el sur, el Ing. Armando Ulled que viajó hasta Trelew. Al día siguiente 1ero de noviembre se hizo el vuelo inaugural oficial de los servicios aeropostales a la Patagonia, partiendo de Pacheco, Mermoz y pasajeros en el nuevo tipo de avión de la compañía, el Laté 28-1 Nº903 F-AJIO ó Nº906 F-AJIQ, este aparato monoplano de ala alta al igual que los otros Laté, son construidos por SIDAL (Société Industrielle d'Aviation Latécoère), con un motor Hispano - Suiza de 600 H.P., podía llevar ocho pasajeros a 200 kms. por hora con una buena autonomía, el puesto de pilotaje estaba en la cabina cerrada (conduite intérieur).

Entre los días 15 y 17 de diciembre de 1929 se realiza uno de los grandes vuelos de la historia de la aviación, con la conquista del Atlántico Sur entre España y Brasil, en avión biplano, monomotor, Breguet XIX Gran Raid, comandado por los aviadores Cap. Léon Challe de Francia y Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges de Uruguay. El aterrizaje por falta de nafta en plena noche fue accidentado hiriéndose en la cabeza Challe; los tripulantes son llevados en avión particular a Natal y de allí donde fue curado el aviador francés se trasladaron los días 21 y 22 a Río de Janeiro, pasajeros de la compañía Aéropostale por invitación del Sr. Marcel Bouilloux-Lafont; continuaron hacia el sur al otro día, lunes 23 en el Laté 28 Nº 906, F-AJIQ que vino al mando de Mermoz, arribando a Pando a las 18 horas de esa jornada, donde eran esperados por una enorme muchedumbre que se dio cita en el aeródromo, ya con el hangar y el «bâtimant 6x40» prontos, así como la casilla del motor y el «bâtimant T.S.F.» en uso.

1930, Los aeródromos de alternativa en Uruguay

En el año 1930 el Consejo de Administración de la Aeroposta Uruguaya S.A. estaba formado de la siguiente manera: Presidente, Sr. Marcel Bouilloux-Lafont; Vice Presidentes, Sr. Luis Supervielle y Sr. Juan Domingo Lenza; Director Gerente, Sr. Alberto Grosselin; Consejeros, Sr. Julio N. Mailhos, Dr. Octavio Morató y Sr. Agustín Melián; Fiscales, Sr

Raúl Daneri y Sr. Armando Levrero; Consejero Técnico, Cap. Vicente Almandos Almonacid.

Al inicio del año 1930 ya se había implementado en Uruguay una red de aeródromos en la ruta que seguían los aviones de la línea, como campos de alternativa o «terrain de secours». El primero que se puso en funcionamiento en 1929 fue el denominado San Miguel, que quedaba en las inmediaciones de Chuy, localidad fronteriza con Brasil, en el Dpto. de Rocha, cercano al colonial Fuerte San Miguel; como todos los aeródromos de alternativa de la compañía estaba dotado de balizamiento nocturno por medio de faroles de keroseno, los cuales se encendían las noches que pasaba el avión de la línea, su encargado era el Sr. Giordano, era inspeccionado y fue elegido por Angel S. Adami, quien lo hacía por medio de su biplano D.H. Moth; se dejó de usar a mediados de 1930 con la puesta en uso de los Laté 28, más rápidos y confiables que los modelos anteriores.

A principios de julio de 1929, invitado por la Aéropostale, el periodista del diario "La Razón" de Buenos Aires, Sr. Víctor Ortíz Machado, realiza un vuelo desde la Argentina a Francia (con el cruce del Atlántico en el Aviso "Belfort"). En la segunda etapa de su vuelo, entre Montevideo y Pelotas en un Laté 25 que comandaba el piloto Víctor Etiénne, este se vio obligado a aterrizar de noche en San Miguel, de acuerdo a lo siguiente que apareció en la revista española "Alas" No. 173 del 1ro. de octubre de 1929:

..."Nos encontramos casi a mitad del río cuando, por última vez, me vuelvo y veo todavía a la capital argentina, pero ya como una tenue lámina de plata. Enfrente nuestro, una población que se va destacando a medida que avanzamos. La dejamos a la izquierda; seguramente es la localidad uruguaya de Sauce, pronto desaparece. Nada se ofrece a la vista que atraiga mi atención, indicándome la posición de Montevideo, cuyo faro del cerro empieza a señalar su presencia. Continuamos nuestro camino sin acercarnos ni orientarnos hacia la capital uruguaya hasta que poco después noto la iluminación del aeródromo de la Aeropostale, en cuya dirección en línea recta el piloto hace descender el avión con la más simple y precisa de las maniobras, disponiéndolo sólo frente al viento, cuya dirección indica la T luminosa sobre el terreno.

Suave aterrizaje; rápido carreteo hacia el Hangar, en cuya puerta se halla listo ya el avión al que debemos cambiar. Nos detenemos; bajamos inmediatamente; un saludo del director; se nos ofrece una taza de café, que ya se halla servida, sobre una mesa improvisada; la bebemos sin pérdida de tiempo; en tanto el piloto lee el parte meteorológico recibido desde Pelotas por radio; despedida y a bordo, donde ya se encuentran los sacos postales y nuestro equipaje. La hélice hace rato que funciona; así que en menos de quince minutos nos encontramos de nuevo en el aire y se pierden a lo lejos, detrás de nosotros, primero las luces rojas que limitan el campo y, poco después, las blancas y más poderosas de los reflectores. Enfilamos rumbo a Pelotas.

El cielo está cubierto de nubes que, por momentos, nos rodean y obstaculizan la visibilidad. Sin embargo, a ratos se despeja y se pueden observar algunas poblaciones. Pero tales condiciones duran poco. Observo a Etiénne que tan pronto escudriña el espacio como enciende las luces de su carlinga para observar los instrumentos. De pronto una nube nos envuelve; un viraje en redondo para dejarla pasar. Así continuamos por unas dos horas cuando, de pronto, en una oportuna abertura de las nubes, vemos debajo un campo iluminado, sin duda uno de los cuatro terrenos de emergencia que la Compañía tiene entre Montevideo y Pelotas. San Miguel, me dice mi compañero de viaje. Lo hemos pasado, sin embargo; Etiénne hace virar el aparato; ya las luces se han apagado; descendemos y, al brillo de las bengalas, aterrizamos de excelente manera en un campo cubierto de charcos de agua, a causa de recientes y abundantes lluvias; son las tres horas, treinta minutos; Etiénne trata de carretear; la rueda izquierda se hunde. Baja el mecánico; otra luz de bengala ilumina la escena. Con ayuda de Etasse y de un peoncito que ha llegado zafa la rueda hundida, pero queda encajada la derecha, esta vez con menos perspectivas de poderla sacar. Se trabaja duro, sin mayores resultados.

Pregunto a Etiénne por qué ha descendido. Me dice tranquilamente porque no era posible continuar navegando.

Entretanto, ha llegado el día y con él mayor ayuda. Dos peones más que con sus caballos; usando un ingenioso juego de palancas con maderas que han traído y con ayuda del motor se sale de la crítica situación. Son las ocho. Se paga bien a los hombres su trabajo.

Todos a bordo. Un despegue admirable en un terreno desastroso y en el aire a Pelotas ..."

El campo de Rocha. Este segundo «terrain de secours o auxiliare», estaba en el departamento de su nombre, ubicado en la estancia del Sr. Juan P. Aguilar, entre las lagunas de Rocha y Garzón, cercano de la primera y de la costa Atlántica, a menos de treinta kilómetros de la capital departamental; el encargado de su mantenimiento era el Sr. Juan Piano. Contaba primeramente con faroles de keroseno para su balizaje, más tarde al agregársele radio-telegrafía con motor auxiliar, se puso en uso dos grandes faros para marcar la dirección de la pista; cuando se empezó a

usar el campo de Durazno al cambiar los aviones y las rutas (como se verá más adelante), se llevaron hacia allá la radio, el motor y los faros. El radio-telegrafista era el Sr. Rodolfo Martinez Lanza, que luego pasó a servir en Durazno (cuando comenzó a funcionar la compañía CAUSA, formó parte de sus tripulaciones como radio-telegrafista de a bordo).

El campo de Rincón del Pino. Este tercer campo de alternativa, en el paraje que lleva su nombre del Dpto. de San José, a unos 75 Kms. de Montevideo hacia el oeste, estaba situado en la estancia del Sr. Mario Bove Maccio, entre la actual Ruta 1 y la costa, en las cercanías de Arazatí. El encargado de su mantenimiento era el mismo Sr. Bove, fue elegido como los anteriores por Adami; contaba con balizaje a faroles de kerosene unicamente. Como los anteriores era inspeccionado por Adami; el 13 de marzo de 1930 fue reconocido y dio su visto bueno el «chef pilote» Elisée Negrin, quien acudió allí en el Laté 26-2R Nº665, F-AILP; Negrin suplantó a Mermoz en el cargo que ostentaba, al ser enviado este a Francia para el vuelo transatlántico que realizó en mayo. En la noche del 5 de abril de 1931, el piloto del Laté 26-2R Nº666, F-AILQ se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en este campo auxiliar por «panne» en el motor (rotura del árbol de levas); el avión fue reparado y lo retiró el aviador Gabriel Thomas, en ese momento Jefe de Pacheco en Buenos Aires.

Como se verá más adelante a estos aeródromos se le sumarán dos más, el de Treinta y Tres y el de Durazno.

Los primeros pasajeros del año 1930 de la compañía en Uruguay, fueron el Cap. Léon Challe y el Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges, quienes fueron en el Laté 26-2R Nº670, F-AILZ en un vuelo especial a Buenos aires, acompañados por el Cap. Glauco Larre Borges, el Sr. Samuel Ferrand Astengo y dos hijos del Tte. Cnel. Larre Borges. Aterrizaron en el aeródromo de Morón en lugar de hacerlo en el de Pacheco.

Pocas semanas más tarde vuelve al uruguay fugazmente, el Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, Conde Henry de la Vaulx, quien había partido de París el día 16 de febrero de 1930 en un viaje rápido por toda América. Arribó a Montevideo el domingo 23 de febrero en vuelo de línea, pasajero de un avión Laté 26-2R comandado por Victor Etiénne. Lo esperaba en el aeródromo de Pando numeroso público, aviadores civiles y militares. Luego de descargar y cargar la correspondencia el Laté 26 despegó para Buenos Aires, continuando el Conde su viaje por las tres Américas. La gira americana de este gran propulsor de la aeronáutica terminó tragicamente el 18 de abril de 1930, en un vuelo de Montreal, Canadá, a Newark, New Jersey, Estados Unidos, en el cual era pasajero de la Canadian Colonial Airways en un

Fairchild FC-2W2 que entró en colisión con cables de alta tensión, falleciendo todos sus ocupantes.

Como se pudo apreciar en este viaje del Conde de la Vaulx de Toulouse a Buenos Aires se demoró algo más de siete días. Normalmente en los vuelos entre las dos puntas de la línea era de unas 192 horas, es decir ocho días. La idea de Mermoz, adoptada por el Presidente de la empresa Mr. Bouilloux-Lafont era efectuar todo el trayecto solamente por vía aérea, para lo cual el aviador se había trasladado a Francia donde comenzó a probar un Laté 28-3 con flotadores del cual se hicieron cuatro prototipos, uno de ellos el F-AJNQ Nº 191 se le bautizó, luego del accidente del Conde de la Vaulx, con su ilustre nombre, con él, Mermoz conquistaría el Atlántico entre el 12 y 13 de mayo por primera vez en la historia en un vuelo comercial.

Mientras en Francia se hacían estos preparativos para el cruce transatlántico, en América, Africa y Europa, continuaba ininterrumpidamente la línea, aunque pasaran accidentes que podían demorar el flujo normal de los vuelos aeropostales y de pasajeros; la mística de la línea había prendido bien fuerte en todos sus protagonistas así fueran aviadores, telegrafistas, mecánicos o simples peones, manteniendo todos un espíritu que podría calificarse de romántico por un emprendimiento comercial, como era la compañía.

Pocos eran los pasajeros que transportaba la compañía en América del Sur, la mayoría eran funcionarios de la empresa y algunos invitados especiales como el Conde de la Vaulx. Ya en 1930 existía una línea de pasajeros y postal de capitales norteamericanos, entre Buenos Aires y Montevideo, con botes voladores entre los dos puertos, la NYRBA, que también extendería en ese año sus rutas hasta los Estados Unidos. Teniendo esto en cuenta y la posibilidad de que los alemanes que ya habían creado líneas aéreas en Brasil, pudieran bajar hasta Buenos Aires, como lo hicieron poco después, es lo que decidió a la Aéropostale a explorar la conquista de nuevos espacios en el transporte aéreo, inaugurando en abril un nuevo servicio de pasajeros y correspondencia entre Buenos Aires - Montevideo - Río de Janeiro.

El miércoles 16 de abril a las 3 y 45 horas partió de Pacheco el primer servicio adicional, con el despegue de un Laté 28 al mando de Antoine de Saint-Exupéry, acompañado por el mecánico Albert Soulés, llevando seis pasajeros, entre ellos dos periodistas encargados de cubrir las alternativas de este vuelo inaugural. Una hora y media más tarde aterrizó en Pando, donde los pasajeros recibieron un desayuno incluido en el pasaje. Esta debe haber sido la primera vez que el aviador y poeta

estuvo en Uruguay, por lo menos conocida, pocas más estuvo entre nosotros, las cuales serán descritas a medida que vayan pasando, incluida su incursión a Paysandú en octubre. El vuelo llegó en la tarde a Río de Janeiro, partiendo de allí con la misma tripulación el jueves 17 de abril a las 19:00 horas, pasó por Pando en la madrugada del viernes 18. El segundo vuelo de este nuevo servicio se realizó el miércoles 23 de abril, en otro Laté 28 al mando del «chef pilote» Elisée Philippe Négrin con el nuevo piloto de la línea en América del Sur Raoul Mac Leod.

Este servicio fue efímero y al cabo de un mes se suspendió, efectuándose el último vuelo el jueves 15 de mayo de 1930, entre Río de Janeiro y Buenos Aires.

Estaba previsto el cruce del Océano Atlántico en el hidroavión Laté 28-3 Nº 919, F-AJNQ, por Mermoz y su tripulación, Jean P. Dabry, navegador y Léopold Gimié, radiotelegrafista, para el 12 de mayo, por lo cual tenía que partir de Buenos Aires el avión con el correo a Natal el 10 de mayo, además Julien Pranville, Director de Explotación de la compañía en América del Sur, quien se encontraba en Buenos Aires, tenía que estar presente para recibir a Mermoz en Natal, de acuerdo a lo ordenado por Marcel Bouilloux-Lafont, que también se hallaba en Buenos Aires. Esa noche era de mal tiempo en el Río de la Plata, con nubosidad baja y niebla, no obstante el vuelo partió de Pacheco a la 1 y 55 horas de la madrugada, al mando del Laté 28-0 (motor Renault de 500 H.P.) Nº 918, F-AJPD venía el «chef pilote» Elisée P. Negrin con el radiotelegrafista René L. Prunetta, sus pasajeros eran el Ing. Pranville y los refugiados políticos brasileños, figurando como periodistas Sres. Raúl Sequeira Campos y Nelson Costa. En las proximidades de Punta Carretas de Montevideo, el Laté 28 que venía volando visual al ras del Río de la Plata, tocó con las ruedas y la hélice en el agua a las 3 y 45 horas, perdiendo su actitud de vuelo y su velocidad, comenzando a hundirse lentamente a unos tres kilómetros de la costa (Playa Ramírez), los únicos salvavidas disponibles, que eran las almohadillas de los asientos se entregaron a los brasileños, salvándose solamente Costa, los demás tripulantes perecieron ahogados. Sus cadáveres y las sacas de correo aparecieron días después.

Ese mismo sábado en la noche en un Laté 26, Antoine de Saint-Exupéry tomó la posta de su compañero y amigo, partiendo de Pacheco con el correo de Chile (que no había llegado en la noche del 9) y el de Argentina de última hora. Aterrizó en Pando donde levantó la correspondencia que tenía que llevar Négrin y continuó hasta Río de Janeiro.

En la noche del 14 de mayo, a las 21 y 30 horas aterrizó en Pando el Laté 26-2R Nº 660, F-AILI al mando de Marcel Reine con el radiotelegrafista Jean Macaigne, procedente de Río de Janeiro, trayendo la correspondencia de Europa que trajo el hidroavión F-AJNQ «Comte de la Vaulx», en el tiempo record de tres días y medio a Uruguay. Entre las personas que lo esperaban se encontraba el aviador nacional Blás Cortés, siempre unido a la compañía y a las cosas de la aviación por indisolubles lazos de amistad y admiración, por la extraordinaria obra en bien del progreso aeronáutico, que realizaban estos legendarios aviadores. A los pocos minutos partió el Laté 26 hacia Buenos Aires, aterrizando en Pacheco a las 23 y 25 horas.

Pocos días más tarde la tripulación transatlántica, Mermoz, Dabry y Gimié, arriban a Pando en el Laté 28-1 Nº 906, F-AJIQ, son recibidos por Mr. Bouilloux-Lafont, el Tte.Cnel. Tydeo Larre Borges, Angel S. Adami, el Ing. Jeux, César Piacenza (quien años después sería funcionario de la Air France, recién constituída) y mucho público.

El 18 de mayo tuvo lugar el entierro del aviador Elisée Negrin en el Cementerio Central de Montevideo, cuyo cuerpo había sido hallado el día anterior. Muchas personas acompañan el cortejo fúnebre de este gran piloto a su última morada; el Sr. Bouilloux-Lafont hizo uso de la palabra antes de su inhumación y luego en nombre del Centro Nacional de Aviación, Blás Cortés, al igual que otros oradores que recordaron la figura del aviador. Mientras esto ocurría, sobrevolaron en sendos aviones Laté el cementerio, sus compañeros Henri Guillaumet y Antoine de Saint-Exupéry, que vinieron especialmente de Buenos Aires para este acto.

El 31 de julio, un grupo de seis médicos argentinos contrataron en la Aeropostale, un vuelo a Montevideo, el que fue efectuado en un Laté 28 que vino al mando de Antoine de Saint-Exupéry, con el mecánico argentino Alfredo Vitolo, el aterrizaje se realizó en el aeródromo de Villa Colón o Melilla. Al día siguiente 1ro. de agosto, Saint-Exupéry partió de Melilla y descendió en Pando, donde subió César Piacenza por invitación de Angel S. Adami, yendo de pasajero hasta Pacheco. Piacenza tuvo el privilegio de ser uno de los dos uruguayos que volaron con el aviador y poeta, el otro como se verá fue Adami.

Los accidentes en aquella época heroica de la aviación postal eran bastante comunes, por suerte no siempre con daños corporales; se volaba visual en términos generales, con aquellos aviones lentos y con buena capacidad de planeo, de día y de noche, su problema mayor eran las fallas de motor. El 4 de agosto pasó por Pando el Laté 26 Nº 654, F-AILB al mando de Raoul MacLeod con el radiotelegrafista Jean Macaigne, haciendo el correo de Santiago de Chile a Toulouse (AMFRA). Luego de haber despegado de Pelotas en vuelo a Porto Alegre, sobre la Laguna de

los Patos, el motor Renault bajó el régimen, perdiendo potencia, por lo cual el piloto se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en la costa, capotando el aparato, quedando este en el agua. Macaigne que logró salir enseguida salvó a su compañero que había quedado atrapado en la carlinga tapada por el agua. Por fortuna quedaron mojados pero indemnes.

Desde junio de 1929 la Aeroposta Uruguaya S.A., por medio de su representante Angel S. Adami, venía gestionando ante los poderes públicos autorización para la implantación de servicios aéreos dentro del territorio nacional, con el fin de transportar pasajeros y correspondencia. Con tal objeto se pensó en que podrían ser tres líneas que partirían de Montevideo; la primera al litoral con escalas en Mercedes, Paysandú y Salto; la segunda al centro, hasta Rivera; y la tercera a Treinta y Tres y Meló. Para lo cual se emplearían los aviones Laté 28, que pronto se pondrían en funcionamiento, los que serían comandados por pilotos de la compañía y se ofrecería la oportunidad a pilotos uruguayos civiles y de la Escuela Militar de Aviación. Todo esto si se lograba que el Estado subvencionara el emprendimiento. En octubre y noviembre de ese año de 1929, Adami solicitó al Consejo Departamental de Salto y también al de Paysandú, que designaron campos que fueran aptos para el aterrizaje de aviones de la compañía. Finalmente en marzo de 1930 Adami se trasladó en su avión D.H. Moth, acompañado por Blás Cortés para seleccionar campos en las dos ciudades del litoral, eligiendo en Paysandú un predio cerca del arroyo Sacra en el camino a Casablanca, en campos de la sucesión Horta, que es el actual aeropuerto de esta ciudad; en Salto con la ayuda de Blás Cortés que conocía bien el lugar, eligieron el sitio donde este último aterrizaba con su biplano Curtiss, actual hipódromo y local feria. Con la línea Buenos Aires - Asunción del Paraguay en pleno funcionamiento, estos futuros aeródromos que quedaban en la ruta, podían servir también como alternativa («terrain de secours»), por lo cual, a pesar de no haberse adelantado nada en lo referente a las líneas interiores, la dirección de la compañía en Buenos Aires se interesó en el tema y el 29 de octubre de 1930, Antoine de Saint-Exupéry acompañado por Adami, en un Laté 28, aterrizó en aquel campo de Paysandú, luego de observar desde el aire varios otros, posando el aparato a las 11 de la mañana, lo que suscitó que público y luego periodistas fueran al lugar a observar el gran avión monomotor, saliendo en los diarios locales esta novedad aeronáutica, con importantes notas. Almorzaron en el Hotel Concordia, donde fueron recibidos por el luego Dr. Enrique Lamas Pouey, quien había estudiado en Francia y en 1935 obtuvo el brevet de piloto aviador N°52, en el Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay) de Montevideo. El

Laté 28 fue abastecido de combustible por personal de la West India Oil Co. y levantó vuelo hacia Buenos Aires, finalizando así la única visita que realizará Saint-Exupéry a una ciudad del interior de nuestro país.

1931, Quebrantos económicos

Con una red de explotación tan grande y extensa, distribuida en tres continentes, dependiendo de una serie de imponderables que aún hoy son muy importantes y que en aquella época pionera de la aviación eran concluyentes, como lo pueden ser los seguros de aparatos con aquellos motores primitivos, sumando a las inversiones por infraestructura, ensayos y estudios de nuevas líneas, test de nuevas máquinas (aviones y barcos) etc., etc., hacía que los gastos de explotación de la compañía, al igual que sus subsidiarias como Aeroposta Argentina, excedieran los ingresos que se obtenían por todo concepto, desequilibrando sus finanzas, situación que era difícil de revertir; además sumado a todos estos problemas, la crisis económica mundial comenzada en 1929 primero, y luego la revolución brasileña que estalló en octubre de 1930, país al cual el grupo Bouilloux-Lafont estaba tan íntimamente ligado, fueron dos golpes terribles que resquebrajaron las reservas de la empresa. Todo esto llevó, a pesar de la subvención estatal del Estado francés, a una situación insostenible que estalló el 31 de marzo de 1931, cuando en los tribunales de París se liquidó judicialmente la Compagnie Général Aéropostale.

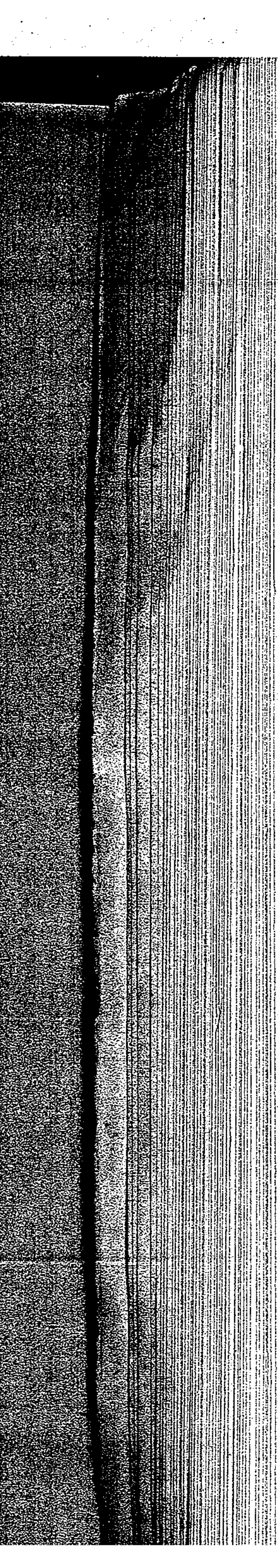
En mayo un Comité de Dirección presidido por el Sr. Raoul Dautry, quien era Director de los Ferrocarriles del Estado en Francia, recibió todos los poderes del Ministerio del Aire, para dirigir la explotación de las líneas de la compañía. En junio el Ing. Edouard Serre relevó como Director de Explotación de la compañía al mítico Didier Daurat.

A pesar de todos estos problemas, la línea en su principal arteria que pasaba por Uruguay, continuó en forma normal, haciéndose las inversiones previstas y el mantenimiento de la infraestructura.

El servicio aeropostal continuaba siendo semanal, partiendo ahora de Pacheco los sábados a las cero horas (AMFRA), arribando a Pando, más o menos una hora y treinta minutos más tarde; desde Europa (FRAME) pasaba por Pando los domingos o los lunes de madrugada, el correo que había salido siete u ocho días antes de Toulouse el domingo a las cinco horas de la mañana.

Dentro de la línea que pasaba por Uruguay se siguieron usando los mismos tipos de avión (Laté 25, 26 y 28).

Uruguay aportaba el ocho por ciento del correo AMFRA. De los viajes previstos en el año 1931, que fueron 104, se cumplieron todos con un por-



centaje de regularidad del cien por ciento. sin haberse perdido ningún correo. Sin embargo en este año hubo algunos accidentes de la compañía dentro del territorio uruguayo. cuyos aviones fueron rápidamente sustituidos y a su vez auxiliados por el servicio de «depannage» de Pando. El primero de ellos ocurrió el sábado 28 de marzo de 1931 a las 01 y 15 horas de la madrugada. en pleno vuelo nocturno: se trataba del Laté 28 Nº 923. F-AJOY, que venía de Buenos Aires al mando del piloto Pierre Barbier, nuevo en este tramo de la línea, con el radiotelegrafista Georges Gourbeyre (ambos perderían la vida un año más tarde, en un accidente al sur de Brasil), cuando el aparato sobrevolaba el departamento de Colonia. su motor sufrió una «panne», obligando a su experimentado piloto a efectuar un aterrizaje forzoso, en plena noche, en las cercanías de la Picada de Gambetta, Rincón de la Piña, curso inferior del arroyo Cufré (que divide Colonia de San José), sin consecuencias para sus tripulantes: el avión sufrió un daño del 66% en su célula y hélice, siendo desarmado y llevado a Pando, primero su fuselaje con ayuda de dos ruedas de carro y luego sus alas. en el camioncito «Rugby»; este monoplano fue reparado y luego bautizado «El Ciclón», se usó hasta 1938.

Una semana más tarde, el sábado 4 de abril, más o menos a la misma hora que el accidente del Laté 28 Nº 923. el Laté 26 Nº 666, F-AILQ, en ruta hacia Pando desde Buenos Aires se le averió al motor, el árbol de levas, hacia su piloto Gabriel Thomas que efectuara un aterrizaje forzoso, con teniendo su piloto Gabriel Thomas que efectuara un aterrizaje forzoso, con buena suerte pues aterrizó en el campo auxiliar (terrain de secours) de Rincón del Pino, el cual como era de orden estaba con sus balizas encendidas, pues así tenía que ser todos los sábados hasta que el avión correo pasara; venía como radiotelegrafista Louis Auguste Pichard. El aparato se terminó de reparar dos días más tarde por el servicio de Pando encabezado por Pierre Drône y regresó con Thomas a Buenos Aires.

En el correr del año 1931 se produce otro accidente en territorio uruguayo con el Laté 26-2R, F-AIKY, en el cual su piloto tiene que realizar un aterrizaje forzoso en algún punto de la ruta no identificado, quizá por problemas metereológicos, perdiendo su patín de cola en la carrera del aterrizaje y deteriorando el plano horizontal izquierdo de la cola y otros perjuicios en ella. El avión fue desarmado en el lugar y trasladado a Pando con la ayuda del camioncito «Rugby», donde se reparó.

El servicio de reparación que brindaban los talleres instalados en Pando eran excelentes, sus técnicos encabezados por Pierre Drône gozaban de una muy buena reputación, no solo para la atención de los aviones de la compañía, sino también a otros ajenos. generalmente aparatos extranjeros, como ocurrió en varias oportunidades. Así mismo el uso del

aeródromo fue bastante común para aeronaves extranjeras y algunas nacionales (por ejemplo el 17 de marzo de 1929 partió de Pando el avión ARME-2 «Montevideo», que llegara hasta Colombia, con la tripulación formada por el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso. el May. Rogelio Otero y el mecánico Dagoberto Moll), a partir del año 1929 en que sus instalaciones se completaron, dada sus buenas dimensiones y el balizamiento eléctrico, como también sus comunicaciones, tierra-tierra y tierra-aire, por medio de la radiotelegrafía, único campo que en Uruguay contaba con esas comodidades, a las que se sumaron poco después un radiogoniómetro, aparato con el cual se podía navegar, si así fuera necesario, por medio de una antena de cuadro que poseía la estación, la que captaba las señales que emitía el avión en telegrafía, dándole al piloto su situación y el rumbo a la estación.

En diversas oportunidades el aeródromo fue usado por aviones de la compañía NYRBA u otros vinculados a ella, aterrizando allí trimotores Ford, bimotores anfibios Sicorsky S-38 y un bimotor Sicorsky S-37 de la American International Airways Co., unida a la NYRBA. De estos aviones al trimotor Ford «Río de la Plata» NC 1780 se le efectuó un servicio dentro del hangar del campo.

Igualmente más tarde se vieron allí aviones Junkers F-13 de Varig; muchos aparatos argentinos civiles y militares; ingleses; franceses; la escuadrilla acrobática italiana con sus máquinas Fiat G46; etc., etc.

1932, El año negro de la Aéropostale

La crisis de la compañía se hizo sentir en todos los tramos, incluído en el Uruguay, donde se licenciaron varios funcionarios, no obstante la línea se mantuvo, pasando los días que correspondía así fueran en vuelos nocturnos o diurnos.

También 1932 es infausto por los accidentes que ocurrieron: en América donde perecieron tres tripulantes y un pasajero; en el Atlántico donde desapareció el aviso «Aeropostele II» con sus 24 tripulantes; y en Africa donde pereció un tripulante.

En el accidente ocurrido en América, el último punto que tocó el avión siniestrado, que era el Laté 28-0 Nº917, F-AJOX, fue a Pando a las 01 y 30 del sábado 27 de febrero, dirigiendose a Pelotas. Su tripulación estaba formada por Pierre Barbier, piloto, Georges Gourbeyre, radiotelegrafista y llevaban de pasajeros al experimentado aviador de la compañía Victor Hamm y al Encargado de Negocios de la Legación de Francia en Bolivia, Mr. Louis Boucheix. Los restos del aparato y la correspondencia fueron encontrados treinta kilómetros al norte del faro

«Sarita», al norte de la laguna «Mangueira» en la costa atlántica del extremo sur del Brasil. En aquél sábado, por la zona que sobrevoló el avión saliendo de territorio uruguayo, pasó una tormenta fortísima, la cual debe haber envuelto al Laté 28, haciéndolo terminar su viaje tragicamente, pues todos murieron.

No todos los accidentes de ese año fueron funestos, por lo menos en Uruguay ocurrió otro que no tuvo ninguna consecuencia más que la pérdida de tiempo. El domingo 20 de noviembre venía en vuelo hacia Pando desde Pelotas, el Laté 26-2R Nº 657, F-AILF con el correo de Europa al mando del aviador Léon Antoine (quien en 1927 rescatara al Cap. José Luis Ibarra y al mecánico José Rigoli, tripulantes del Dornier Wal «Uruguay», prisioneros de los moros en el Sahara Español, Africa), a la altura de Piedras de Afilar en el departamento de Canelones, se vió encerrado en un fuerte temporal que lo obligó a aterrizar en las cercanias de la playa Cuchilla Alta, en una chacra, sin más problemas que la mojadura y el avión enterrado en el barro. La aventura terminó el 23 de noviembre en un campo vecino donde fue llevado el Laté por una yunta de bueyes, de allí despegó sin problemas aterrizando en Pando.

En ese año se renovó por el término de cuatro años a partir del 2 de junio, el contrato entre la compañía y el Directorio de la Administración General de Correos y Telégrafos del Uruguay. Este contrato bastante complejo, obligaba a ambas partes a una serie de exigencias, entre las cuales estaban para la compañía que, como mínimo, tenía que efectuar un viaje semanal de ida y vuelta entre Uruguay y Europa, con una duración media de ocho días y medio en el sentido Uruguay-Europa y siete y medio en el otro, hasta que la travesía comercial del Atlántico Sur pueda ser regularmente hecha en avión. Así mismo se acordaron un número de multas por demoras o suspensiones, si estas no fueran por causas de fuerza mayor. De la misma forma la Dirección de Correos retribuía a la empresa con una sucesión de importes sobre la correspondencia destinada a Africa y Europa, como a los paises americanos servidos por la compañía (Argentina, Brasil, Chile y Perú). Además del franqueo y tasas correspondientes, el Correo percibía de los remitentes una sobretasa según la calidad y el peso de la correspondencia. El artículo 15 de este contrato obligaba que el cincuenta por ciento del personal de la empresa debía ser uruguayo. Firmaron este documento el Dr. César Miranda por el Correo y el Sr. Pierre Collin por la compañía, quien era el Jefe de Explotación de la empresa para América del Sur.

La competencia transatlántica de la línea aeropostal por parte de los alemanes con el dirigible «Graf Zeppelin», había comenzado a la

semana de la conquista comercial del Atlántico Sur por Mermoz en 1930, con el primer cruce en ambos sentidos por este dirigible; en 1931 ya fueron tres las travesías (la duración del vuelo Alemania-Brasil era de cinco días); y en este año de 1932 se realizaron nueve en cada sentido; por otra parte comenzó en forma experimental la Deutsche Lufthansa por medio de barcos con hidroaviones catapultados a incidir en esta carrera por el correo transatlántico, los cuales más adelante, como se verá, llegarian a Uruguay por medio de la compañía brasileña-germana Sindicato Condor. Esta competencia venía a sumarse a los males que aquejaban a la empresa, ensombreciendo aún más el panorama.

En el último tercio de 1932, Mermoz en Francia haciendo pruebas con un avión Bernard, entra en contacto con el constructor de aviones francés, Mr. René Couzinet, fabricante del modelo Couzinet 70, trimotor monoplano de ala baja, con motores Hispano-Suiza de 650 HP, cuyo peso total sobrepasa las 16 toneladas, con una velocidad de crucero de 230 Kms/h.

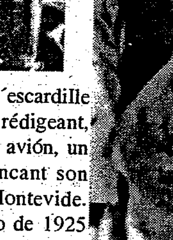
Con este modelo de avión al principio de 1933 cruzará el Atlántico en un vuelo de ensayo, como se verá enseguida.

Capítulo 5

Latécoére y Aéropestale.



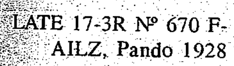
Paso de Mendoza, 15 de enero de 1925.
Cap. Joseph Roig May. Cesaréo L. Berisso
Mr. André Gilbert.



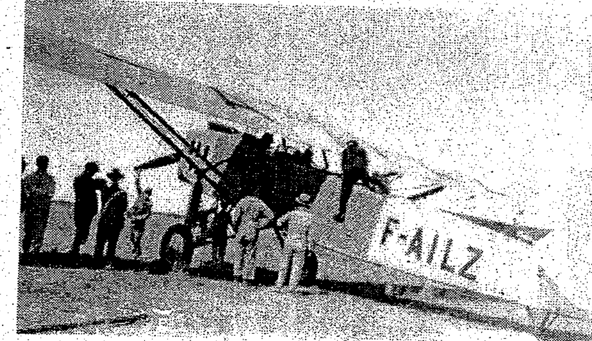
Le Chef de I´escardille francaise, M. Roig rédigeant, sur une aile de son avión, un télégramme annoncant son heureuse arrivée a Montevide. 15 de enero de 1925



LATE 17-3R
transformado en 25-2R
Nº F-AIFX.
Pando, 1928



LATE 17-3R Nº 670 F-AILZ, Pando 1928







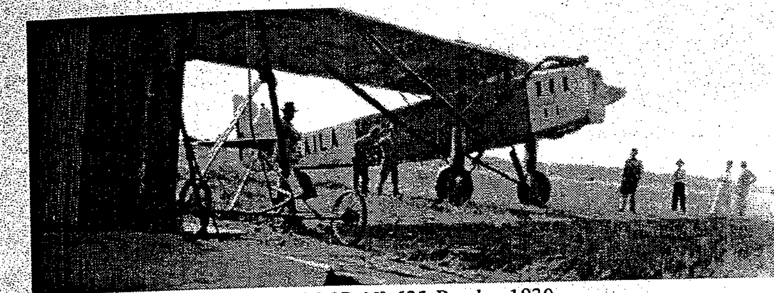
Pando, Mayo de 1930. Arriba a Montevideo de noche en el Laté 28-I F-AIJQ la tripulación transatlántica que conquistó el océano por primera vez con un avión comercial; de izq. a der.: Pierre Drône, ing. Jeux, Angel S. Adami, Jean Mermoz, Henri Gruss (Navifrance), César Piacenza, Marcel Bouilloux - Lafont, Jean P. Dabry, Leopóld Gimié y el Tte. Cnel. Tydeo Larre Borges.



Antoine de Saint-Exupéry en Pando.



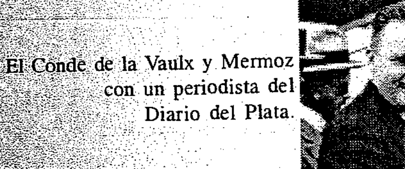
Laté 25-2R N° 637, Pando 1930



Laté 26-2R N° 635 Pando 1930.



Llegan a Pando, Challe y Larre Borges en el Laté 28 que piloteaba Jean Mermoz. 23 de Diciembre de 1929.



El Conde de la Vaulx y Mermoz con un periodista del Diario del Plata.



CAPITULO 6

AIR FRANCE

1933 Nace la Air France

Con el comienzo del nuevo año la compañía realiza una hazaña aeronáutica muy importante para la historia de la aviación comercial. El 12 de enero parte de Istres, al sur de Francia, el avión Couzinet 70 «Arc-en-Ciel» (Arco Iris), matrícula F-AMBV, con destino a Buenos Aires; su tripulación estaba formada por Jean Mermoz y Pierre Carretier, pilotos; el Capitán Mailloux, navegador; Jean Manuel, radiotelegrafista; Jousse, mecánico; y el constructor René Couzinet, pasajero.

El vuelo comienza con la etapa Istres - Port Etienne, de allí el día 13 se dirigen a Saint- Louis de Senegal, desde donde el 16 a las 3 de la madrugada encaran el cruce del Atlántico, cosa que efectúan en 14 hs. 27 minutos de vuelo arribando a Natal en Brasil, batiendo records, a 227 Kms. por hora. Al día siguiente, 17 de enero, aterrizan en Río de Janeiro; cuatro días más tarde, el 21, parten hacia Buenos Aires, arribando por mal tiempo a Pelotas, salen el 22 y llegan en el día a Pacheco.

El 25 de enero vuelan para Montevideo, aterrizando en Pando ante una gran multitud que vino a recibirlos, a pesar de ser miércoles, día laborable; el pesado trimotor es guarecido en el hangar; al otro día parte de regreso a Buenos Aires.

Retornan hacia el norte el 10 de febrero, aunque por diferentes motivos recién el 15 de mayo cruzan el océano sin novedad, pero con problemas en el motor izquierdo.

Con este éxito se demostraba la validez de los aviones terrestres para la travesía de los océanos, no obstante todavía faltaban unos pocos años para que esto se transformara en una realidad.

Mientras tanto la línea semanal que pasaba por Uruguay continuó con los aviones Laté, manteniendo sus pilotos de acuerdo a las necesidades de cada tramo de la línea. Al comienzo de 1933 los aviadores que pasaban por Pando de ida o regreso a Río de Janeiro eran Léon Antoine, Víctor Etiénne (quien perdería la vida el 5 de agosto de 1934 en Brasil al accidentarse con un Laté 26 al despegue), Marcel Reine, Jacques Emler (quien pereció el 9 de mayo de 1933, al mes de dejar este tramo de la línea, en un accidente próximo a Barcelona. España, con un Laté 28),

Gabriel Thomas y Mermoz, que también pasó en una oportunidad en setiembre, como se verá.

Con el fin de facilitar la colaboración entre el gobierno francés y las empresas de transporte aéreo de ese país, el 31 de mayo se realiza una convención promovida por el Ministro del Aire, Mr. Pierre Cot que lo reúne con la Societé Centrale pour L'Exploitation del Lignes Aériennes (SCELA), que agrupa a cuatro compañías aéreas: Air Orient, CIDNA, Farman y Air Union. El 7 de octubre esta unión de la SCELA se transforma en la compañía estatal S.A. Air France, con una gran primacía de Air Orient; la Compagnie Générale Aéropostale es absorvida por la nueva sociedad en 77 millones de francos, pasando a formar parte de ella. Su Director General fue el Sr. Ernest Rhoume.

La nueva compañía estableció una política de estricta reducción de gastos, cancelando operaciones de la línea en América del Sur, como lo ocurrido en Venezuela y las extensiones a Perú y Bolivia; impulsando sus afanes hacia el lejano oriente y Africa, donde radicaba gran parte del imperio francés.

Por suerte, la línea de la costa atlántica en la Américas del Sur se mantuvo, gracias a la insistencia de Mermoz ante el directorio de la Air France, conservando sus frecuencias en el tramo que pasaba por Uruguay, por lo menos por un tiempo, mientras continuaran en uso los aviones monomotores Laté.

A pesar de la limitación de los gastos, los servicios de la compañía se cumplían al pie de la letra, como tenía que ser; no obstante se redujo al personal aún más y algunos funcionarios fueron licenciados, por supuesto los que la empresa creía que no eran vitales para su funcionamiento, como el joven y emprendedor mecánico Angel Rómulo Pomi, el cual sin embargo dos años más tarde nuevamente fue contratado, como se podrá ver.

Como los servicios se tenían que cumplir de cualquier manera, se dio la paradoja de que en ese oscuro año en que se disminuiría el funcionariado de la base de Pando, se tomó un radiotelegrafista al tener que llenar obligatoriamente una vacante en esa especialidad, muy importante para el mantenimiento de la línea, entrando como nuevo empleado el estudiante de agronomía César Piacenza, quien a los pocos meses se recibió de Ingeniero Agrónomo.

El Ing. Jeux que en esa época era el Jefe técnico de la «Aeroplaza Montevideo» pasó a Buenos Aires, al igual que Pierre Drône, quedando como mecánico Jefe Raúl Clermont con algún ayudante y peón.

Ante una emergencia como la que ocurrió el 4 de junio al tener que realizar un aterrizaje forzoso el Laté 28 No.914, F-AJLN, el cual venía al mando del piloto Victor Etiénne con el radiotelegrafista Chaussard, se reforzó al personal de mecánicos con dos técnicos que vinieron de la base de Pacheco en Buenos Aires: los motoristas Soulés y Alfredo Vitolo. Dicho avión en vuelo hacia Pando desde Pelotas con el correo, por rotura del cojinete superior del árbol oblicuo de comando de la distribución, del lado izquierdo del motor, su piloto, Etiénne, se vió obligado a aterrizar en un campo de las Sierras de Minas, cercano a Espuelitas, Polanco de Barriga Negra, departamento de Lavalleja; hubo que desarmarlo por averías del tren de aterrizaje, además del problema del motor, llevándolo a Pando con la ayuda del camioncito Rugby, donde fue reparado, quedando pronto a principios de julio.

Con el fin de interiorizarlo de la extraordinaria organización montada por la Aéropostale y para que conociera las instalaciones y lo que se había hecho para la conquista de la línea en Africa y en América, Mermoz convenció a fines de agosto, de que realizara un viaje de inspección al nuevo Director de Explotación de la recién nacida Air France S.A., el famoso y glorioso aviador Maurice Noguès, forjador de la ruta aérea hacia Indochina (quien en enero de 1934 perdería la vida como pasajero, en el trimotor Dewoitine «I'Emeraude», para desgracia de la empresa y de la aviación comercial de todo el mundo). Comenzaron en Francia un vuelo hacia el sur, entraron en Africa, cruzaron el océano en uno de los avisos de la compañía, continuaron el trayecto en vuelo desde Natal hasta Río de Janeiro, donde se hicieron al aire en el Laté 26 No.664, F-AILM con Mermoz de piloto y Baumard de radiotelegrafista, viniendo también el representante para la América del Sur, Mr. Jean Schneider y el Tte. aviador argentino Martín R. Cairó (que regresaba de ultimar detalles para el vuelo de la Escuadrilla «Sol de Mayo» de la Aeronáutica Argentina que acompañaría a Río de Janeiro al Presidente argentino Gral. de Div. Juan P. Justo). El tiempo en nuestro territorio era malo, con fuertes lluvias, no obstante el sábado 23 de setiembre partieron luego del mediodía de Pelotas, con destino a Pando, luchando con el temporal desde poco después del despegue. En las cercanías de Mosquitos (hoy Soca), Mermoz decidió aterrizar al perder prácticamente la visibilidad, haciéndolo en los campos del Sr. Alfredo Burgueño, 8a. Sección del departamento de Canelones, al final de la carrera el aparato hace un «pilón» rompiendo el radiador y el extremo del ala derecha, sin mas consecuencias. Todos los tripulantes fueron a Montevideo y al otro día continuaron a Buenos Aires en otro Laté que estaba en Pando. El avion se desarmó y se trajo a Pando donde se le reparó, quedando pronto el 3 de octubre.

El aeródromo de Pando reunía las condiciones adecuadas para el uso de la compañía de día y de noche y como se expresó anteriormente era utilizado también por aviones extranjeros de paso, dadas sus buenas cualidades, así mismo, muchas veces se ejercitaban en él los aviadores de la Escuela Militar de Aviación. El Tte. 1ero. Martín R. Cairó que vino en el Laté 26 con Mermoz, inspeccionó los campos de la compañía en la ruta desde Río de Janeiro, pues en octubre de ese año de 1933, la Escuadrilla «Sol de Mayo» compuesta por diez aviones de los cuales nueve eran de construcción argentina, al mando del Cnel. Angel María Zuloaga, usaron varios aeródromos de la línea, incluido Pando, adonde llegaron el 17 de octubre, partiendo para El Palomar, Buenos Aires, al otro día, finalizando su periplo Buenos Aires - Río de Janeiro - Buenos Aires.

La ruta entre Pelotas y Pando en realidad quedaba muy a la izquierda del campo auxiliar de Rocha, pasando muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres; los aviones de la compañía que hacían ese itinerario o viceversa, en general no se desviaban tanto hacia la costa para pasar relativamente cerca de Rocha (salvo que el tiempo fuera muy malo y entonces sí se desviaban hacia la costa para evitar los cerros de Minas), por lo cual a fines de 1933 a pesar de las medidas de austeridad, se habilitó en las proximidades de la ciudad de Treinta y Tres un aeródromo auxiliar en campos del Sr. Perinetti, estando encargado de su mantenimiento el Sr. Pedro Melián hasta 1940, año en que la compañía dejó de funcionar por causas de la Segunda Guerra Mundial. Solamente contaba en su infraestructura con una caseta de lata blanca, pintada con rayas rojas y al lado una manga para señalar la dirección del viento. En los días en que pasaban los aviones se colocaban en su perímetro 48 faroles a kerosene y luego se retiraban, guardándolos en la caseta. Solamente aterrizó allí Adami con su D.H. Moth CX-AAG; en 1939 la Escuela Militar de Aeronáutica con sus aviones estuvo en el campo en un corto período de maniobras. Ese aeródromo es el actual de la ciudad de Treinta y Tres perteneciente a la D.G.I.A. (Dirección General de Infraestructura Aeronáutica) y que fuera usado por PLUNA y TAMU cuando se daba servicio a esa ciudad.

1934 y 35, Montevideo (Pando) es eliminado como escala

El año de 1934 comienza con un hecho auspicioso, el 3 de enero el Atlántico es vencido por tercera vez, entre Saint-Louis de Senegal y Natal, esta vuelta por el bote volador de 23 toneladas Laté 300 «Croix du Sud», F-AKGF, de cuatro motores Hispano-Suiza de 650 HP cada uno, colocados en tándem, dos y dos, con su tripulación formada por los pilotos: Bonnot, J.P. de Clonard y Gauthier; el radiotelegrafista Emont; y el mecánico Durruthy. Este aparato hará 25 travesías al Atlántico, hasta que el 7 de diciembre de 1936 al mando de Jean Mermoz desaparece en la última, sin dejar rastros. Con él se comenzó la verdadera conquista del océano.

En ese año se efectúan ocho travesías ida y vuelta, es decir diez y seis cruces: seis con el «Croix du Sud», seis con el «Arc en Ciel»; y cuatro con el Bleriot 5190, F-ANLE «Santos Dumont» (bote volador de 22 toneladas, con cuatro motores Hispano-Suiza de 650 HP, cada uno).

Mientras esto ocurre con las travesías atlánticas, todavía de ensayo y propaganda para los aviones, en preparación para el siguiente año que serán cuarenta y dos en cada sentido, la línea aeropostal continúa con los mismos aviones monomotores aterrizando en Pando durante todo 1934, prácticamente sin problemas, en ese año no hubo que lamentar ni percances, ni accidentes en nuestro territorio. EL porcentaje del correo que se expide y se recibe de Europa en Uruguay se mantiene igual que años anteriores, en un 5 ó 6%, comparado con los otros tres países (Argentina 48 a 50%, Brasil 27 a 28% y Chile 18%) es muy pequeño.

En el mes de febrero de 1935 había llegado al puerto de Montevideo procedente de la Antártida, el ballenero noruego «Waytt Earp» de la expedición Ellsworth-Wilkins, a su bordo venía el monomotor monoplano de ala baja Northrop «Gamma» 2B, matrícula de los Estados Unidos NR 12269, bautizado «Polar Star», poderoso avión con motor Pratt y Whitney de 710 HP, el cual fue llevado a Pando en el mes de setiembre de 1935, donde dos mecánicos americanos con la ayuda de don Raúl Clermont lo armaron, siendo controlado por el científico y explorador australiano Sir Hubert Wilkins (asiduo visitante de Montevideo), el piloto canadiense del aparato, aviador Herbert Hollick-Kenyon y el Jefe de la expedición y aviador de la Primera Guerra Mundial Lincoln Ellsworth; este último fue el encargado de probar el avión en vuelo el 10 de setiembre, a los treinta minutos de estar en el aire su motor falló; por lo que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, al tomar tierra se accidentó con el alambrado perimetral del aeródromo, averiando el ala derecha y otros daños menores. El avión fue reparado en Pando y a las pocas semanas, el 23 de noviembre, pudo realizar un vuelo transantártico desde la Isla Dundee a la Base Little América.

La pugna por el correo aeropostal transatlántico con América del Sur, entre Francia y Alemania, cada año exige mayor competitividad; Francia con sus aviones y botes voladores, y Alemania con el dirigible

«Graf Zeppelin» y buques que catapultan botes voladores. Asimismo en el continente se suma a la competencia los Estados Unidos con sus líneas aéreas Panagra y Pan American, y también las líneas subsidiarias de consorcios alemanes en Brasil, como el Sindicato Cóndor, que a partir del 14 de abril de 1934 llega a Buenos Aires, con escala en Montevideo. Con la diferencia de que todas estas compañías que actúan en América, a esta altura no solo son aeropostales, todas son mixtas y transportan pasajeros en aviones con cabina cerrada con cierta comodidad, como los trimotores Ford, Junkers G-24 y 52/3m; y los bimotores Douglas DC-2, Sikorsky S-38 y Consolidated Commodore.

Evidentemente había que renovar la flota aérea con aparatos multimotores, más rápidos, con capacidad de transportar pasajeros; y eso fue lo que se hizo a partir del primer trimestre de 1935, primero solo con monomotores Laté-28 y enseguida poniéndose en uso dos trimotores Breguet 393T, sesquiplanos de alas metálicas, con motores Gnôme et Rhône radiales de 350 HP, matriculados F-ANEK «Gaviota» y F-ANEL «Alcyon», que hacían el trayecto: Natal - Río de Janeiro - Buenos Aires - Mendoza; estos dos aviones arreglados como «long courrier» solo para cuatro pasajeros (normalmente llevaban diez pasajeros). En ese año de 1935 se eliminaron entre Río y Buenos Aires las etapas de Santos, Pelotas y Montevideo (Pando), haciéndose el vuelo directo desde Porto Alegre a Buenos Aires y viceversa; a Montevideo se mandaba dos veces por semana un Potez 25A2 normalmente comandado por el aviador franco-argentino Pierre Artigau, quien más adelante, fines de 1935 ó 1936, cuando se comenzó a emplear el Fokker F-VII-b, F-AJBI, trimotor, en el tramo Río - Buenos Aires, vino con él algunas veces a Pando.

De esta manera Montevideo se transformaba en un apéndice de Buenos Aires en la línea Francia - Chile, quedando fuera de la ruta directa que ahora pasaba sobre la ciudad de Durazno.

A raíz del cambio de itinerario de la empresa, se abandonó el campo auxiliar de Rocha y se habilitó en las proximidades de Durazno un aeródromo con buenas dimensiones, radiotelegrafía y balizaje eléctrico (actual Base Aérea Tte.2° Mario W. Parallada).

En la puesta en funcionamiento de este nuevo aeródromo jugó un papel preponderante y fundamental el joven Angel Rómulo Pomi, quien a fines de 1933 había sido licenciado de la compañía. En el primer trimestre de 1935, Pomi que a la sazón estaba en Buenos Aires, fue a ver a su amigo el Ing. Jeux, que como se recordará había pasado a servir en Pacheco, en esa circunstancia Jeux le adelantó la posibilidad de que, con los nuevos rumbos que tomaba la compañía, tendría cabida nuevamente

en ella. Y así fue, comunicándoselo el Ing. Emile Barrière, Director de Air France en la América del Sur que se presentara al Sr. Angel S. Adami en la sede de Montevideo, 18 de julio 968, cosa que este hizo. Adami le dio las órdenes para su tarea, la que iba a consistir en hacer un aeródromo en un campo situado en las cercanías de la Estación Yí de Durazno, que se usaba como pastoreo oficial. El predio formaba parte de la antigua «Estancia de Tajes» que perteneciera al Gral. Máximo Tajes y fue subarrendado por la Aeroposta Uruguaya S.A. al Sr. Pedro de los Reyes, quien lo arrendaba a la Sucesión de la familia Tajes, administrada por el Escribano Romero Tajes, hijo de doña Laudelina A. Tajes de Romero, descendiente del General.

El 3 de julio de 1935, arriba a la ciudad de Durazno el Sr. Rómulo Pomi, encargado por la Aeroposta, para que realizara los trabajos de acondicionamiento del Campo, que como tal, tenía una serie de pozos, hormigueros y algunos aislados talas. Para tal fin solicitó ayuda al Regimiento de Caballería N°2, con asiento en la ciudad; y con ese personal, se hicieron los trabajos a satisfacción, así como la demarcación de la pista con balizas de 3 por 1 mts., junto a cada una de las cuales se clavaba un poste de 1 metro de altura, donde se colgaba un farol común de queroseno, en las noches que se necesitaba, de acuerdo con las circunstancias. También se levantaron tres construcciones muy precarias en las proximidades donde hoy están los edificios. Una era el depósito de combustibles; otra era para el equipo electrógeno Ballot de 110 Volts (que alimentaba los proyectores para indicar la dirección de la pista en vuelo nocturno, y se desplazaba en un viejo chassis Ford T); y la tercera era la habitación oficina donde estuvo instalado el teléfono con el N°449, que aún hoy sirve en la Base con el N°2449. También a la izquierda estaba la manga para el viento.

En mayo de 1936 se levantaron tres construcciones más y una manga para el viento, en las proximidades del casco de la Estancia de Tajes, al Oeste del Campo. En ellas se instaló la estación de radiotelegrafía con su antena. Los trabajos estuvieron a cargo del Sr. Tomás Cantore (que posteriormente ingresara a la Aeronáutica Militar, retirándose como Teniente Coronel). Esto permitió que se pudiera proporcionar a los aviones en vuelo información sobre el sondeo aerológico del lugar, facilitado por el Observatorio Nacional que ocupaba una de las tres casillas. El primer Radiotelegrafista fue el Sr. Rodolfo Martínez Lanza, más tarde Radio Navegante de los Hidros de C.A.U.S.A., a quien se le había trasladado de Rocha.

La primera inspección del Campo en agosto de 1935, fue hecha por Angel S. Adami representante de la Compañía, en su avión personal

un De Havilland Moth. También reconocieron el Campo, el Cnel. Cesáreo L. Berisso en Breguet XIV, el Capitán Mariano Ríos Gianola y el Tte.1º Isaías Sánchez en aviones de la época como el Potez 25 y el Tiger Moth. También ya se empezó a usar en forma normal, tal es así que el Cap. Ríos Gianola, cumplió misiones sanitarias en el avión ambulancia Farman del Ministerio de Salud Pública, a cargo ahora de la recientemente formada Aeronáutica Militar.

1936 - 1940 la Air France suspende los servicios a causa de la guerra

En 1935 la Air France decidió que a partir del 5 de enero de 1936 haría un vuelo semanal de ida y vuelta cruzando el Atlántico, de esta manera la prestación del servicio era totalmente aéreo, demorando solamente tres días entre Europa y América del Sur y viceversa; contando para ello con botes voladores cuadrimotores (tipo Laté 300 como el «Croix du Sud» y otros tres, y el Bleriot 5190 «Santos Dumont») y aviones Farman 220 (tipo «Centauro» con cuatro motores Hispano-Suiza de 600 HP), 2200 (tipo «Ville de Montevideo» y otro más) y 2220 de tren retráctil (tipo «Ville de Dakar» y otros dos). Los aviones dentro del continente continuaron siendo los Breguet 393 T y el Fokker F-VII-b, F-AJBI que alguna vez llegó a Pando. El enlace Buenos Aires - Pando continuó en manos de Pierre Artigau, normalmente con el Potez 25 Nº2035 ex F-AJZR ahora con característica argentina R-AJZR.

Se puso en uso en la línea Buenos Aires - Santiago de Chile, con el cruce de la cordillera, el bimotor de ala alta Potez 62/1, con motores Hispano - Suiza de 720 HP, avión que podía transportar de 7 a 16 pasajeros; uno de ellos matriculado F-ANQN «Aquila» fue adquirido por PLUNA.

El año 1936 fue particularmente doloroso en cuanto al número de vidas humanas perdidas, que fueron catorce, entre ellos la de Jean Mermoz y su tripulación, el 7 de diciembre de 1936, desaparecidos en el Atlántico a bordo del «Croix du Sud».

En territorio uruguayo no hubo que lamentar más accidentes hasta el año 1945, solamente ocurrieron percances con felices aterrizajes en Durazno como se verá.

Para futura sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, el 21 de diciembre de 1936, se aprueba la Ley Nº 9.628 por la que se expropia el campo empadronado con el Nº14.203, situado en la 7a. Sección Judicial del Departamento de Canelones, con un área de 124 hectáreas, 110 metros cuadrados, que pertenecía a la Aeroposta Uruguaya S.A., subsidiaria de la compañía Air France; es decir el aeródromo de Pando.

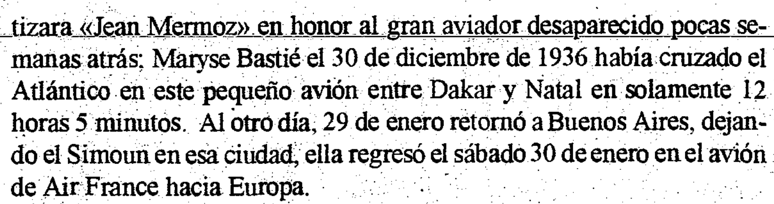
En el correr de 1936 el aeródromo de Durazno y predios adyacentes fueron expropiados por el Estado, para situar allí la Base Aeronáutica Nº2, creada por Ley Presupuestal Nº9.538 del 31 de diciembre de 1935. El 28 de diciembre de 1936 arribó al aeródromo de Durazno el primer destacamento de la Aeronáutica Militar, compuesto por personal asimilado y de tropa al mando de un oficial, para tomar posesión del campo arrendado por la Aeroposta Uruguaya S.A., compuesto por los padrones números: 606, 607, 4.996 y 7.029, los cuales sumaban unas 445 hectáreas. Este conjunto de técnicos y ayudantes comenzó a levantar las primeras construcciones estables del aeródromo, las que formarían parte de la infraestructura de la futura Base Aeronáutica. Esto no impidió que los funcionarios de Air France continuaron ejerciendo sus actividades, al contrario, compartieron muchas veces cosas comunes, pues fue permitido por el Estado, al igual de lo que pasó en Pando, el uso del aeródromo, a su vez la Aeronáutica Militar se benefició con algunas de las facilidades de las instalaciones de la Air France. Además fue autorizado todo esto por Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 16 de octubre de 1936.

A partir del 10 de junio de 1937, la Aeronáutica Militar toma posesión del aeródromo de Pando, pocos días después se comienza a levantar un edificio para alojamiento del personal subalterno, sumándose a las construcciones del campo. El 18 de octubre de ese año, por Resolución del Poder Ejecutivo se le denomina «Aeródromo Militar Gral. Artigas» y el 20 de noviembre se inaugura oficialmente con una ceremonia y desfile aéreo.

La actividad de la base de Air France, muy menguada a partir de 1935, continuó de la misma forma que hasta ahora, compartiendo con las autoridades de la Escuela Militar de Aeronáutica, todas las facilidades con que contaban.

En aquellos años la ciudad de Montevideo y la Aeronáutica Militar no contaban con un aeródromo adecuado para recibir aviones de cierto porte, o un conjunto de aviones con alguna comodidad; además los aeródromo que existían, Melilla y el Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza, no poseían facilidades aeroportuarias como las que tenía el de Pando, por lo que era entendible esta expropiación.

Como ocurrió muchas veces en la vida del aeródromo que aún no contaba con diez años, llegaron allí muchos aviones del extranjero que no pertenecían a la compañía, el año 1937 fue en ese sentido muy receptivo. El 28 de enero arribó a Pando procedente de Pacheco, Buenos Aires, la extraordinaria aviadora francesa, Mlle. Maryse Bastié en un avión monomotor Caudron Simoun con motor Renault de 180 H.P. al que bau-



tizara «Jean Mermoz» en honor al gran aviador desaparecido pocas semanas atrás; Maryse Bastié el 30 de diciembre de 1936 había cruzado el Atlántico en este pequeño avión entre Dakar y Natal en solamente 12 horas 5 minutos. Al otro día, 29 de enero retornó a Buenos Aires, dejando el Simoun en esa ciudad, ella regresó el sábado 30 de enero en el avión de Air France hacia Europa.

El 26 de noviembre arriban a Pando, ahora denominado «Gral. Artigas,» un grupo de dos escuadrillas (Mirafiori y Campoformido) de aviones italianos, pertenecientes a la Regia Aeronáutica (Aeronáutica Real), compuesta por diez sesquiplanos monomotores, monoplazas, Fiat CR-32 bis, especialmente acondicionados para acrobacia. Estas escuadrillas realizan una espectacular demostración de acrobacia frente a la Rambla Wilson de Montevideo; durante una semana son huéspedes del aeródromo.

Pocos días más tarde, el 30 de noviembre, aterrizan en el campo de aviación cuatro aviones antillanos, tres Stinson y un Curtiss (tres cubanos y un dominicano) que realizaban una gira de confraternidad auspiciada por la Sociedad Colombista Panamericana Pro Faro de Colón, a levantarse en la República Dominicana. Permanecen varios días en Montevideo. El 29 de diciembre se accidentan los tres aviones cubanos pereciendo todos sus ocupantes.

Por último, el 2 de diciembre arriba desde Buenos Aires al ex aeródromo de la Air France el gran avión cuadrimotor de la compañía, Farman 2231, F-APUZ «Chef Pilote Laurent Guerrero» de motores Hispano-Suiza de 690 H.P. cada uno, cuya tripulación estaba formada por: el famoso aviador Paul Codos y el no menos conocido Marcel Reine; el radio operador Léopold Gimié; y el mecánico Edmond Vauthier. Entre los días 20 y 22 de noviembre de ese año habían hecho el vuelo rápido París - Santiago de Chile en 58 horas 42 minutos, incluido el tiempo de las escalas. Fueron recibidos por el Ministro de Francia en Uruguay, Mr. François Gentil, saludaron el Presidente de la República, Dr. Gabriel Terra y al otro día de madrugada continuaron su vuelo hacia el norte.

A partir de diciembre de 1937 la línea se vio reforzada y modernizada, con la puesta en servicio por la costa atlántica sudamericana, desde natal hasta Buenos Aires, de los aviones Dewoitine D333, de tres motores Hispano-Suiza de 575 H.P. cada uno, monoplanos de ala baja, metálicos, para ocho a diez pasajeros; entrando en servicio en ese mes el matriculado F-ANQB «Cassiopée» y en marzo de 1938 el F-ANQC «Altair».

Estos dos aviones, al igual que los Breguet 393T, realizaban su recorrido sin aterrizar en Uruguay, haciendo directo Porto Alegre - Buenos Aires y viceversa; sin embargo en 1938 se vieron obligados a efectuarlo

por tres veces. El 1° de junio, el F-ANQB «Cassiopée» que venía desde el norte al mando de Léon Antoine, con Olivier Jacques Courtaud y Maurice Carbonelle, aterrizaron en Durazno a temprana hora de la tarde por causa de la densa niebla que cubría Buenos Aires y Montevideo, usando el campo de aviación por primera vez como aeródromo de alternativa; partieron al otro día al levantarse la niebla.

Poco tiempo después aterrizó de madrugada otro Dewoitine, el cual había partido de Buenos Aires pasada la media noche con algún pasajero; en las proximidades de Durazno perdió el tapón del aceite del motor central, cubriéndosele el parabrisas, por lo que su piloto, el Comandante Clément Rolland (más tarde en 1940, en la línea transatlántica, Comandante de Farman 2200, cuadrimotor) decidió aterrizar en Durazno, allí fue auxiliado al otro día por el Comandante Gabriel Thomas, Jefe de la aeroplaza de Gral. Pacheco, en Buenos Aires, quien vino en un Potez 62 bimotor.

La tercera vez ocurrió en el invierno de ese año de 1938, esta vez el Dewoitine «Cassiopée» aterrizó en Pando por problemas en el motor izquierdo, siendo reparado en ese aeródromo.

En 1939 la línea nuevamente se vió modernizada con la puesta en servicio de los Dewoitine D 338, semejante al D 333, pero con motores Hispano - Suiza de 650 H.P. y tren retráctil, siendo el F-AQBR «Ville de Pau» y el F-AQBT «Ville de Chartres» los aparatos en uso en estos tramos de la red aérea de Air France, ninguno de ellos aterrizó en Uruguay. Estos dos D 338 en 1942 al igual que los dos D 333 pasaron a formar parte de la Aeronáutica Argentina en 1942, incautados, matriculándose del 170 al 173.

Pierre Artigau continuó manteniendo el correo entre Buenos Aires y Montevideo usando siempre Potez 25.

En Durazno la Aeronáutica Militar seguía construyendo el hangar y manteniendo un destacamento semanal al mando de un oficial, el cual normalmente arribaba al campo en D.H. 82 «Tiger Moth», regresando a Montevideo en ese aparato el oficial relevado.

De la misma manera la Air France conservaba su guardia diaria de un telegrafista y los días en que pasaban los aviones de la línea, el encargado del campo, Sr. Angel Rómulo Pomi encendía el balizaje y hacia todos los preparativos para un eventual aterrizaje de los Dewoitine. El 10 de julio de 1939, el Jefe del destacamento Militar Tte.2° Juan N.Carvalho invitó a que lo acompañara en un vuelo local en el «Tiger» N°18 de la Aeronáutica Militar, al telegrafista de servicio, Sr. Américo Méndez; a los pocos minutos luego del despegue se accidentan y pierden

la vida al precipitarse a tierra el pequeño biplano. Subrogó en el puesto de telegrafista al malogrado Méndez el Ing. Agr. César Piacenza.

Un mes más tarde, el 1ro. de agosto este campo de aviación es denominado Aeródromo Militar «Tte.2° Mario Walter Parallada», no perdiendo por eso su carácter mixto, compartiéndolo con la Air France hasta mediados de 1940.

El 1ro. de setiembre de 1939 comenzó la Segunda Guerra Mundial, Francia aliada a Gran Bretaña entró en guerra contra Alemania. En los primeros diez meses el conflicto no afectó la línea, cumpliéndose los vuelos transatlánticos en forma normal, los cuales eran fundamentales para la conservación de la red aérea.

La Air France conmemora el décimo aniversario de la primera travesía del Atlántico Sur, con el cruce del Farman 2200, F-AOXE «Ville de Montevideo» al mando del Comandante Espitalier y tripulación, el 13 y 14 de mayo de 1940.

Pocos días más tarde realiza su 500° travesía del Atlántico Sur con el mismo avión, «Ville de Montevideo», el 3 de junio, al mando del Comandante Logerot.

Su última travesía de este período que podemos denominarlo «heroico», se realizó el 2 de julio de 1940 en el Farman 2200, F-AQCX «Ville de Natal», al mando del Comandante Marcel Reine, gloria de la aviación comercial mundial, quien atravesó el desierto y la cordillera de los Andes ciento de veces y setenta y ocho el Atlántico Sur; murió con su camarada Henri Guillaument, otro de los grandes aviadores, en un Farman 2234, avión civil, abatido por un avión de caza italiano o inglés, el 27 de noviembre de 1940.

Al cesar los cruces del Atlántico, la compañía, como se verá, desapareció de los cielos americanos hasta el año 1945.

Los funcionarios de la compañía en Uruguay se vieron obligados a abandonar sus funciones. Algunos fueron absorvidos por la Aeronáutica Militar, otros se integraron a la vida privada, todos continuaron unidos de alguna manera a la aviación, sin dejarla de por vida.

El episodio del Lionel de Marmier

La Segunda Guerra Mundial finalizó en Europa el 8 de mayo de 1945 y el 2 de setiembre en el Pacífico. Ya era hora de recomenzar los vuelos transatlánticos de la aviación comercial y en general toda la aviación comercial en el mundo, como en realidad pasó, sin que otros conflictos por motivos ideológicos, llámese «Guerra Fría», «Guerra de Corea» o cualquier otra, pudiera detenerla en su marcha hacia el progreso.

Francia vencedora, no esperó mucho para retomar su camino con la «línea Mermoz» y volver a nuestros países, donde sabía que iba a ser bien recibida, como lo fue siempre. Y así lo pensó el Ministro del Aire del momento, Mr. Charles Tillon, quien decidió en setiembre de 1945 reabrir la ruta del Atlántico Sur, la cual había sido conquistada con tantos sacrificios en los años treinta.

Todavía con cierto espíritu dejado de lado a fines de los años treinta por la propia Air France, el Ministro Tillon pensó para el regreso en los botes voladores transatlánticos, como podía ser el Laté 631, por lo menos tentativamente. Quizá porque era lo único que tenía a mano de origen francés que pudiera oponerse a los aviones cuadrimotores americanos, como el DC-4 (C-54 en versión militar).

El Laté 631 era un aparato de 57,93 mts. de envergadura, 43,46 mts. de largo y 5,66 mts. de altura. Vacío pesaba 39 toneladas, peso total 75 toneladas. Con seis motores Wrigth de 1620 H.P. cada uno. Velocidad de crucero +- 320 kms/h.

El prototipo de este hidroavión fue comenzado en 1938, sobre diseños del ingeniero Marcel Moine y su equipo, los que ya habían diseñado en 1931 el Laté 300; en 1934 el Laté 521 «Lieutenant de Vaisseau-París» de 37 toneladas; y en 1936 el Laté 611, de 30 toneladas, cuadrimotor; todos botes voladores. Por causa de la guerra su construcción y estudios se vieron detenidos hasta que en junio de 1942 se finalizó en Toulouse este trabajo y se transportó por partes al lago de Biscarosse, donde el 4 de noviembre de 1942 hizo su primer vuelo el prototipo 01, siendo su piloto el Comandante Pierre Crespy, acompañado por el Ing. Moine y mecánicos.

El Laté 631-02, se comenzó a construir en 1942 y se terminó en 1943, quedando en partes y sin emsamblar hasta la liberación de ese lugar de Francia por las tropas aliadas. En agosto de 1944 se enviaron sus partes a Biscarosse en las cercanías de Burdeos y ensamblados. Su primer vuelo se efectuó el 18 de marzo de 1945 y el Comandante fue también Pierre Crespy acompañado por el T/N Jean Prévost y un equipo de 7 mecánicos. El 30 de julio se le matriculó F-BANT y pasó a manos de Air France la que lo bautizó «Lionel de Marmier» en honor del Comandante de ese nombre que se perdió en un accidente en el Mediterráneo, gran piloto con muchos records en su haber, en diferentes tipos de vuelo; fue el piloto del Gral. Charles de Gaulle en la hora del triunfo, en que este arribó a la Francia reconquistada en 1944.

Tomada la resolución de hacer un vuelo de estudio a la América del Sur con el Laté 631 «Lionel de Marmier», como primer contacto de

posguerra, se preparó este gran bote volador y se nombró su tripulación que estaba compuesta por integrantes de Air France y de la fábrica Latécoère del aparato. Entre los primeros estaban: el Comandante de la aeronave André Chatel; los pilotos Delaunay, Casserdi, Cap. Moulignié-Comet, también navegador y los radiotelegrafistas Bouchard, Couilbleu y Nimes; y los mecánicos Le Morvan, Coustaline y Cavaillez. Entre los segundos: piloto T/N Jean Prévost; y los mecánicos Décendit, Boy Furbeyre, Sarrére y el Contramaestre Marty. Además venía el piloto de pruebas T/N Jackes Thabaud, del Servicio Técnico de la Marina de Francia; y por último la azafata Mlle. Lucienne Gallarneau. A bordo como pasajero figuraba el Sr. André Bourge, Agregado al Gabinete del Ministerio del Aire y Jefe de esta misión de estudios para el reestablecimiento de líneas aéreas entre Francia y el Río de la Plata.

El día 23 de octubre de 1945, de noche, partió de Biscarosse con 68 toneladas de peso total, comenzando el vuelo exploratorio hacia el Atlántico Sur, teniendo a Buenos Aires como meta. Entre pasajeros e invitados y tripulantes salieron de Francia 42 personas, con ellos venía un uruguayo, combatiente de Francia Libre, era el Cap. de Paracaidistas Alberto Larralde. Su primera etapa fue Port Etiénne (hoy Nouadhibou) en Mauritania, donde arribaron a los diez de la mañana del 24 de octubre. En la tarde de ese día partieron, abandonando Africa hacia Río de Janeiro; llegando a esta ciudad luego de un vuelo transatlántico de diez y ocho horas sin historia.

En la antigua capital del Brasil subieron más invitados, varios diplomáticos argentinos, brasileños y uruguayos, entre quienes estaban: el encargado de Negocios de la Argentina en Brasil Gral. Nicolás Accame y su esposa; el funcionario consular de Brasil y poeta, Vinicius de Moraes, que fuera años después Vice Cónsul en Uruguay y gran amigo de los uruguayos, manteniendo siempre una inclinación especial por Punta del Este, ciudad a la que amaba; y también el Ministro Adjunto de Uruguay en Washington, nuestro compatriota Ramón Píriz Coelho, su esposa boliviana Sra. Ballón de Píriz Coelho y el hijo de ambos Ramiro Píriz Ballón de diez años de edad, único niño del pasaje.

Además ascendieron para el vuelo Río - Buenos Aires un grupo de periodistas e intelectuales de diferentes países latinoamericanos, invitados a Francia por el propio Gral. Charles de Gaulle, Presidente Provisional de Francia, quienes en Buenos Aires pasarían al avión privado de éste, un cuadrimotor Avro 685 York, que le había sido obsequiado por el Premier Winston S. Churchill de Gran Bretaña, con el cual volarían a París; su llegada al aeropuerto de Morón, Buenos Aires, estaba prevista para el jueves 1ro. de noviembre de 1945. En total eran 64 personas a bordo del Laté 631, 18 tripulantes y 46 pasajeros que partieron de Río de Janeiro el 31 de octubre de 1945 a las 09 y 30 horas con destino a Buenos Aires.

Durante seis horas el vuelo se desarrolló normalmente, encontrándose ya el aparato en el departamento de Rocha, territorio uruguayo, cuando se sintió una fuerte trepidación en el ala de babor, lo que hizo que el piloto Moulignié, que en esos momentos venía a los mandos, desviara su vista hacia la izquierda e inmediatamente se sintió un golpe terrible en el fuselaje, desprendiéndose al unísono y cayendo al vacío el motor N°1 (primero de babor), al haberse seccionado una parte de una de las tres palas de la hélice de ese motor, la cual se introdujo en el fuselaje (de ahí el golpe terrible) haciendo un corte de casi dos metros de extensión, hiriendo de muerte al periodista brasileño del diario «O'Globo» y de la agencia Reuter, Pedro Do Amaral Teixeira y amputando ambas piernas al cineasta francés Georges Emile Ansel, quien falleció en Montevideo pocas horas más tarde. Pero eso no fue todo, otro trozo de la pala golpeó al motor central de esa ala izquierda, dejándolo semi desprendido y con un ángulo hacia el fuselaje. El Comandante André Chatel, ahora a los mandos, decide amerizar a las 15 y 30 horas en el espejo de agua de la Laguna de Rocha que tiene a la vista, veinticinco kms. al sur de donde cayó el motor N°1, realizando un amerizaje sin inconvenientes, a pesar de su poca profundidad, por lo cual no puede acercarse a la costa a menos de mil metros, quedando detenido a esa distancia de tierra, con el casco reposando en el barro del fondo, pues este gigantesco aparato calaba sin carga y con mínima tripulación 1.35 mts.

El radiotelegrafista envió un mensaje de auxilio que fue captado en Montevideo por la estación del Cerrito de la Victoria, el cual decía: «Hidroavión Marmier, dos heridos graves a bordo. Envíen urgentes socorros y un cirujano, laguna de Rocha. Heridos Teixeira y Ansel».

Paralelamente, en un bote de goma del Laté 631, dos tripulantes se dirigieron remando a la costa donde los recibió el Sr. Román Peláez, puestero de la Estancia «Santa Carmen» del Sr. Manuel Oribe, a quien pertenecen esos campos, comunicándole el accidente para que avisara a Rocha, cosa que hizo.

En Montevideo inmediatamente se tomaron las providencias del caso, enviándose aviones de las Aeronáuticas Militar y Naval hacia el lugar. El primer avión que salió fue el N.A AT-6 N°335 de la Base Aeronáutica N°1 (que en esa época estaba estacionada en el Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza») al mando del Piloto de Servicio de esa unidad, que ese día era el Tte.1ro. Danilo E. Sena, llevando al Dr. Foglia del

Hospital Militar como pasajero, de acuerdo a órdenes que recibió del Jefe de la Base, Tte.Cnel. Mariano Ríos Gianola: aterrizó en un campo muy cercano a las aguas de la Laguna de Rocha, sin poder auxiliar al gran bote volador, por no contar con una embarcación para tal fin. Poco después amerizó en la laguna, el anfibio bimotor Grumman J4F de la Aviación Naval, con el T/N Omar Aguirre a los mandos y de tripulantes el A/N Luis Llùveras y el S/O Raúl Alonso, aparato que fue colocado en posición muy cercana al Laté 631 y al cual se trasladaron el herido y el fallecido, partiendo inmediatamente hacia Montevideo, donde llegó al anochecer, el herido fue evacuado al Hospital de Traumatología, nosocomio al que arribó sin vida.

Otros aviones de la Aviación Militar y Naval convergieron al lugar, sin poder hacer nada ante la situación ya controlada y la cercanía de la noche.

En un bote de un muchacho del lugar, llamado Blanco Alvarez, el cual en el momento que amerizó el aparato se encontraba pescando, se fue llevando el pasaje y la tripulación a tierra firme y de allí en vehículos a la ciudad de Rocha, que dista 45 kms. del lugar más cercano al sitio en que se encontraba el hidro.

Desde el Hospital de Rocha y del Apostadero Naval del Puerto de La Paloma se enviaron sendas ambulancias a la laguna.

Al otro día se llevó a los pasajeros y una parte de la tripulación a Montevideo, en un ómnibus que la empresa O.N.D.A. puso a disposición de la Legación de Francia, que en esa época estaba representada por el Ministro Hervé Grandin de L'Eprevier, quien se trasladó a Rocha y acompañó a los pasajeros hasta Montevideo.

Se tomaron muchas fotografías del gran bote volador en la laguna desde aviones militares como lo hicieron al día siguiente el Tte.1ro. Danilo Sena y el Alf. José Ma. Mazzetti volando en el AT-6 Nº334 de la Base Aeronáutica Nº1, desde aviones civiles como lo hizo el fotógrafo de El Diario en el avión de Enrique M. Camment; desde hidroaviones de la Armada; y otros.

Los restos mortales de los dos fallecidos en el accidente fueron velados en Montevideo, el periodista Teixiera en el «Club Brasileño» y el cineasta Ansel en la legación de Francia. Poco días después fueron embarcados a sus países de origen en el vapor francés «Desirade», que también llevó a los tripulantes de Air France, quedando en Uruguay solamente los de la fábrica Latécoère.

El Avro York del Gral. de Gaulle aterrizó en la mañana del 3 de noviembre en el Aeropuerto de Carrasco, todavía sin terminar, proceden-

te de Morón, Buenos Aires. Sus pilotos eran el Comandante Charles Levis de Mirepoix y Noel André, en el avión viajaba el Sr. Guy Calvet, Jefe del Gabinete del Ministerio de Información de Francia y el Sr. Bertrand Ges, Inspector General de los servicios franceses de información en la América del Sur, quienes se hicieron presentes en los funerales del Sr. Ansel, regresando en la tarde a Buenos Aires, desde donde partieron a París con los periodistas invitados que venían en el Lionel de Marmier.

Ya desde el 1ro. de noviembre, luego de bajar el equipaje de los tripulantes y de los pasajeros, se hicieron tentativas para sacar al aparato de su situación, en medio de la laguna, poniendo en marcha sus cuatro motores y movilizándolo. Los técnicos de la fábrica Latécoère que venían como tripulantes, comenzaron los trabajos para dejarlo en condiciones de hacer un vuelo hasta Montevideo, con la ayuda de algún mecánico y técnico nacional como don Raúl Clermont, antiguo funcionario de Air France, ahora piloto y mecánico en el aeródromo de Melilla, quien hizo varios viajes con su avión propio, trayendo y llevando mecánicos y partes a Rocha; al final de las tareas de su acondicionamiento el Comandante Chatel obsequió a Clermont una pala de la hélice del motor central de babor, la que fue donada en 1984 al Museo Aeronáutico a instancias del autor.

Al cabo de pocos días se acondicionó el gran hidro, eliminando el motor central del ala derecha, el cual se instaló en el lugar del primer motor del ala izquierda o de babor que se había perdido y se eliminó el motor central del ala izquierda, quedando con dos motores por ala; en los lugares centrales de los motores faltantes se colocó una especie de cubierta convexa, tapando los dos alojamientos vacíos de los motores. También se reparó el corte del fuselaje del lado izquierdo, donde penetró la pala de hélice y se aligeró su peso, quitando todo lo superfluo para que su casco calara menos.

El Comandante Jean Prévost solicitó al Servicio de Hidrografía de la Armada un estudio completo de la Laguna de Rocha; con esos datos y con la aeronave pronta para el vuelo «ferry» con cuatro motores hasta Montevideo, el 13 de noviembre, catorce días después del amerizaje forzoso, yendo a los mandos el Comandante Prévost y el T/N Jacques Thabaud, con mecánicos de la fábrica, despegaron a las 10 y 20 horas de la laguna, acompañados por una sección de hidroaviones Sicorsky de la Aviación Naval, compuesta por el OP-4 al mando del T/N Miguel Cabrera y el OP-5 con el A/N Gastón Larrañaga. Sobrevolaron la zona de la laguna Garzón, donde el día anterior habían entrado en colisión, con pérdida de cuatro vidas, dos Sicorsky semejantes a los que los escoltaban (formación cuyo guía era el mismo T/N Cabrera que ahora venía volando) y continuaron viaje, llegando a Montevideo a las 11 y 30, sobrevolaron la ciudad y a las 11 y 40 amerizaron en el

puerto, yendo a fondear en las proximidades del Aeropuerto de la Compañía de Hidroaviación C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima) que hacía el vuelo entre Montevideo y Buenos Aires con hidroaviones Junkers 52/3m.

Ya se habían pedido a Francia los dos motores Wright para colocar en el Laté 631 y seis hélices completas nuevas, repuestos que arribaron a Montevideo el 26 de enero de 1946, en el vapor «Alabama». Se instalaron en sus lugares y a partir del 11 de febrero comenzaron las pruebas de hidroplaneo fuera de la rada del puerto, con los seis motores y sus seis hélices nuevas. El 14 de febrero en la tarde hizo un vuelo de prueba, llevando a bordo numerosos invitados.

El sábado 16 de febrero finalmente el Lionel de Marmier partió para Buenos Aires al mando del Comandante Jean Prévost y 19 tripulantes, entre quienes estaba la Srta. Jacqueline Rossignol de la aeronáutica francesa. Arribó al Puerto Nuevo de Buenos Aires poco después del mediodía, yendo al amarradero de la compañía de hidroaviación Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, donde la tripulación fue recibida por el embajador de Francia Conde Wladimir d'Ormesson y mucho público.

Su partida hacia Francia estaba prevista para el jueves 21 de febrero, tuvo que ser postergada un día a causa de un fuerte temporal que se abatió en el Río de la Plata. El viernes 22 de febrero luego que amainaron los vientos y la marejada despegó hacia Río de Janeiro con la misma tripulación, sin pasajeros y sin correspondencia.

El «Lionel de Marmier» no tuvo mucha vida, en febrero de 1948 desapareció en el mar en medio de una tormenta de nieve, entre el puerto de Le Havre, de donde había despegado y la base de Biscarosse, próxima a Burdeos.

El Regreso de Air France

Este grave percance de la compañía en un vuelo exploratorio, luego de más de cinco años de inactividad en América del Sur, donde el hipocampo alado había conquistado los corazones latinos de sus habitantes, no iba a detenerla por mucho tiempo. Y así pasó, pocos meses más tarde, el 12 de junio, llegó al todavía sin terminar Aeropuerto Nacional de Carrasco de Uruguay, el primer avión de la Air France, se trataba del Douglas DC-4, matrícula F-BBOL, en un vuelo de ensayo, con el Piloto Comandante Henri Roux; los radiotelegrafistas Etiénne Nemes y Jean E. Gay; los mecánicos Charles Rupert y Albert Devillans; y dos azafatas. En el avión venía un viejo conocido del Uruguay, pionero de la línea, el Cnel. Paul Vachet, ahora como Representante General de Air France en América del Sur, quien en

1945, después de la guerra, había sido muy bien acogido en un viaje de estudios, con el fin de obtener nuevas concesiones para la compañía, por los gobiernos de Uruguay, Argentina, Brasil y Chile.

El vuelo de este aparato finalizó en Santiago de Chile el 23 de junio, regresando a Carrasco el 25 de ese mes al no poder aterrizar por mal tiempo en Morón, Buenos Aires; en él venía el Director de la Agencia de noticias France Press.

De esta manera comenzaron los vuelos de la compañía, la cual hizo las solicitudes pertinentes ante el Ministerio de Defensa Nacional, por medio de su Representante en Uruguay Sr. Luciénne Combes con el objeto que se le autorizara a la empresa a realizar una escala semanal en Montevideo, en su línea aérea entre París y Santiago de Chile, lo que fue autorizado por el Decreto del Poder Ejecutivo Nº8.139 del 28 de noviembre de 1946.

El 1ro. de abril de 1948, por el Decreto Nº4.235 del Poder Ejecutivo, la compañía fue autorizada a realizar dos viajes por semana. Ya por esa época nuevamente contaba con una pequeña base de mantenimiento, ahora en el Aeropuerto Nacional de Carrasco, la que mantuvo muchos años, estando a su cargo primero el Sr. Freré y luego el Sr. Gauthier, quienes recibían a los aviones Douglas DC-4 y a los aparatos que los sucedieron Lockheed Constellation 049, luego a los L-749 y poco después a los Super Constellation L-1049. Estos aparatos eran comandados por grandes aviadores, algunos de la época heroica de los años treinta, cuando cruzar el Atlántico era una aventura; también entre ellos, en los años cincuenta, quedaba alguno de los primeros y epopéyicos tiempos como Léon Antoine, verdadero hombre del aire que supo mantener su calidad de gran piloto, evolucionando como los aviones que comandaba.

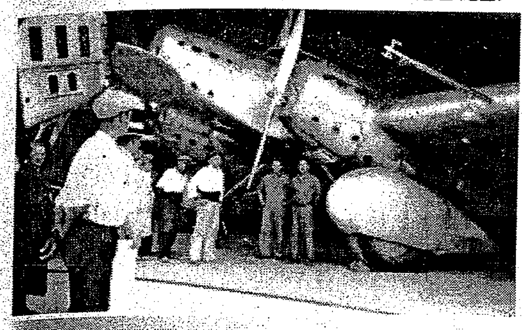
Bibliografía de Lignes Aériennes Latécoère, etc.

- «La Aeroposta Argentina y el Correo Aéreo» por Augusto Víctor Bousquet.
- «Latécoère» por Emmanuel Chadeau
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» por Antonio María Biedma R.
- «A Linha» por Jean-Gérard Fleury
- «Misiones Aeronáuticas Extranjeras» por Julio Víctor Lironi
- «Vent Debout» por Beppo de Massimi
- «Dans le Vent des Hélices» por Didier Daurat
- «Avant les Jets» por Paul Vachet

- «Breve História da Aviaçâo Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- «Aeropuerto Angel S. Adami, Melilla. 75 años de Historia» por Juan Maruri.
- «Amicale des Pionniers de L'Aéronautique des Lignes Aériennes Latécoère et Aeropostale» año 1966.
- Libro de vuelos del aeródromo de Melilla.
- «Ligne Mermoz 1918-1940» por Gerard Collot y Alain Cornu
- «La Aeroposta Argentina y sus Orígenes 1927-1987» folleto del Centro Argentino de Estudios Históricos Aerocomerciales.
- «Infraestructura de la Compagnie Générale Aéropostale y Air France en el Uruguay» por el Tte.1ro.(Av.)(R) Juan Maruri
- «Visita al Cono Sur del Conde Henry de la Vaulx» por el Tte.1°(Av.)(R) Juan Maruri.
- Folleto «Aéropostale, Europa, Africa. América del Sur» editado por la compañía en 1930.
- «Airlines of the United States since 1914» por R.E.G. Davies
- «Vida de Antoine de Saint Exupéry» por Luis Rodríguez Aybar
- «Aéropostale» por Edouard Bobrowski
- «Imperios del Cielo» por Anthony Sampson
- «Répertoire des Traversées Aériennes de L'Atlantique par L'Aéropostale et Air France 1930-1940" por Pierre Labrousse.
- Diarios de Montevideo: El Día, El País, La Mañana, El Diario, El Plata, Diario del Plata, Imparcial, El Pueblo, El Ideal, Diario Oficial, El Observador.
- Diarios de Paysandú: El Nacional, El Telégrafo.
- Diarios de Minas: El Oribista
- Diarios de Buenos Aires: La Nación, La Prensa
- «Artículo sobre el Lionel de Marmier» por el Tte.1ro.(Av)(R) Juan Maruri aparecido en el Boletín de la Fuerza Aérea N°18.
- Revistas Uruguayas: Mundo Uruguayo, Aviación Uruguaya, Actualidades, Mundial.
- Revistas Argentinas: Alas-Avia, Aero, Leoplán
- Revistas Francesas: L'Aérophile, L'Illustration, Aviation Magazine, Le Fanatique de L'Aviation, Le Flambeau.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Boletines de Directorio de Correos y Telégrafos
- Folleto de Air France «Atlántico Sur, de la Aéropostale al Concorde»
- Revista Española: Alas
- Entrevistas a los Sres.: Angel Rómulo Pomi; Ing.Agr. César Piacenza.
- Documentos y fotografías del autor.

Capítulo 6

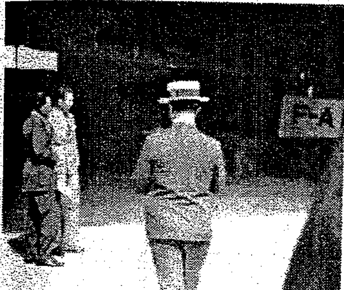
AIR FRANCE.



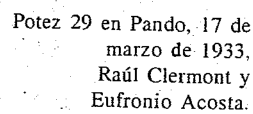
Pando, 25 de enero de 1933: El Couzinet 70 <<Arc-en Ciel>> F-AMBV es guarecido en el hangar. De mameluco a su frente se encuentran nuestros extintos amigos: Angel Rómulo Pomi y Raúl Clermont.



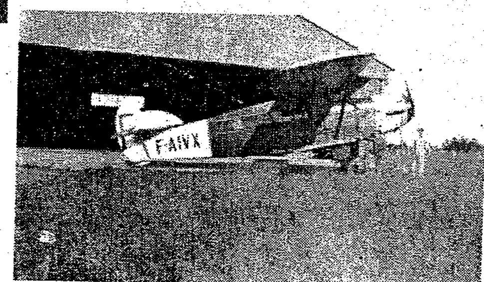
Pando, 26 de Febrero de 1933, El <<Arc-en Ciel>> de frente, se apresta a partir hacia Buenos Aires.

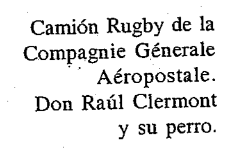


Pando, 26 de Enero de 1933. El Coronel Tydeo Larre Borges y Jean Mermoz, de espalda tomándoles una fotografía Angel S. Adami. Momentos antes de la partida de Mermoz en el <<Arc-en Ciel>> hacia Buenos Aires.



Potez 29 en Pando, 17 de marzo de 1933, Raúl Clermont y Eufronio Acosta.





Pando, 20 de Mayo de 1934 Laté 28-1 F-AJOV

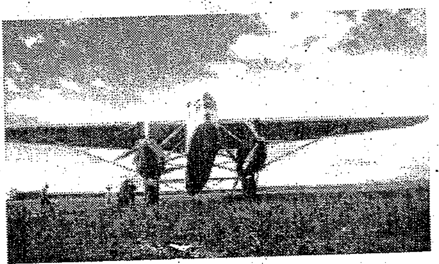
Camión Rugby de la Compagnie Génerale Aéropostale.
Don Raúl Clermont y su perro.

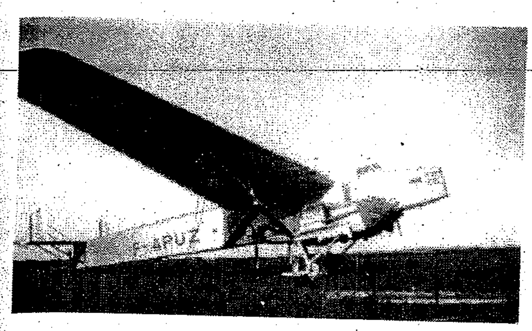




Pando 1935,
Fokker F-VII -B

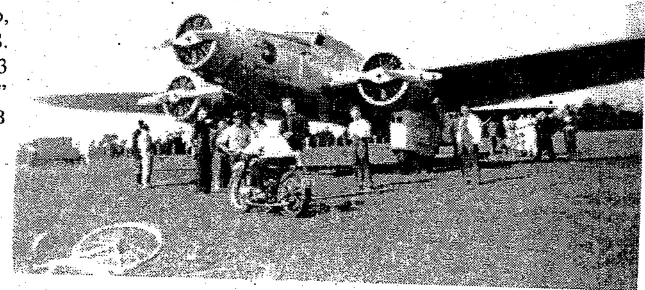
Pando, 2 de diciembre 1937
Farman 2231





Pando, 2 de diciembre de 1937. Farman 2231 "Chef Pilote Laurent Guerrero" que cruzó el atlántico en tiempo record con la tripulación: Paul Codos, Marcel Reine, Léopold Gimié y Edmond Vauthier.

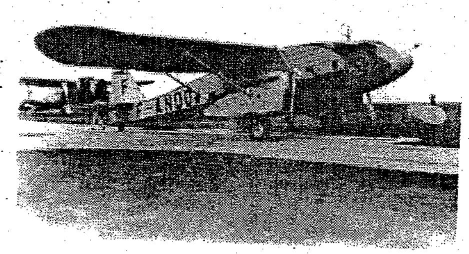
Durazno,
2 de junio 1938.
Dewoitine D 333
"Cassiopée"
F-ANQB

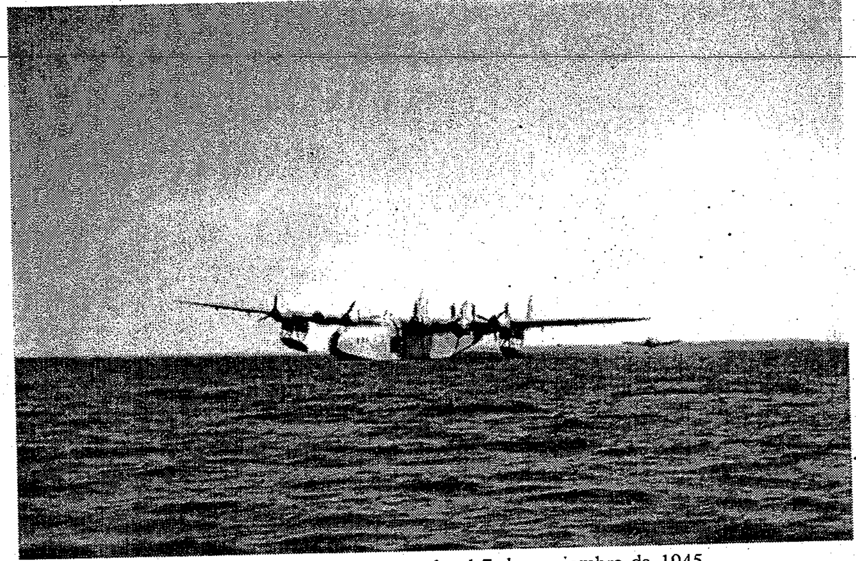




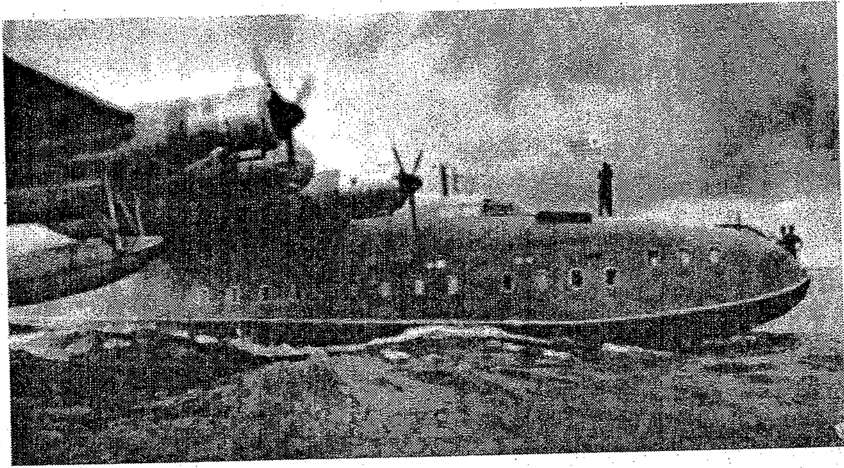
Pando, 1938.
El Dewoitine D 333 F-ANQB de la Air France, a su frente un grupo de oficiales alumnos de la Aeronáutica Militar.

Gral. Pacheco, Buenos Aires 1938.
El Potez 62/1 "Falcon".





Laguna de Rocha, foto tomada el 7 de noviembre de 1945.
El Laté 631 F-BANT "Lionel de Marmier", a su izquierda un Sikorsky del servicio Aeronáutico de la Armada.



El "Lionel de Marmier",en el puerto de Montevideo.

CAPITULO 7

NYRBA

(New York, Río and Buenos Aires Line)

INTRODUCCION

Esta primera línea aérea norteamericana que se instaló en Uruguay, tuvo su origen en la inspiración de un extraordinario y visionario hombre del aire estadounidense, el Cnel. Ralph O'Neill.

O'Neill era un aviador veterano de la Primera Guerra Mundial, donde se había destacado, por lo cual fue condecorado en diferentes oportunidades. En los años veinte actuó en México durante un quinquenio ayudando a organizar la aviación militar de ese país. En 1927 fue nombrado representante para Latino América de la compañía Boeing Airplane Company; en ejercicio de esa representación, en marzo de 1928 se trasladó al Brasil, recibiendo en Río de Janeiro por barco, un biplano monoplaza de combate Boeing «Comet» F2B, aparato que demostró a las aeronáuticas naval y militar, siendo recibido por el Presidente de la República, Sr. Washington Luiz y el Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Con la idea de estudiar las posibilidades de establecer una línea aérea regular entre las capitales del Plata y Nueva York y a su vez demostrar las bondades y cualidades del Boeing F2B, sobre todo su velocidad y autonomía, partió en la madrugada del lunes 7 de mayo de 1928 de Río de Janeiro, con el fin de arribar en el día a Buenos Aires, luego de realizar escalas intermedias entre las cuales figuraba Montevideo. Hasta Pelotas, Río Grande del Sur, el vuelo se desarrolló normalmente, con sus etapas intermedias, en esta ciudad «gaucha» tuvo que pernoctar y quedarse a causa del tiempo desfavorable que reinaba en la costa brasileña, reiniciando el vuelo hacia el sur, recién el 10 de mayo luego del mediodía, a causa de la niebla, que no terminó de levantarse del todo, como es común en ese mes; en su vuelo de Pelotas a Montevideo ya en el atardecer (el sol se pone en Montevideo el 10 de mayo a las 17 y 54), la niebla dificultó la visibilidad, lo que no le permitió orientarse exactamente, por lo que al avistar una vía férrea comenzó a seguirla y en lugar de llegar a Montevideo, lo hizo desviar hacia el noreste (su ruta a Montevideo era suroeste), dándose cuenta

del error cuando sobrevoló la ciudad de Treinta y Tres (que está en una llanura sobre el Río Olimar y ya había pasado sobre ella anteriormente), por lo que se decidió volar siguiendo las indicaciones de la brújula, ahora con menos combustible y el sol muy bajo, llegando de esta manera a la ciudad de Minas, cayendo la noche, a la que confundió con Montevideo (en aquella época Minas contaba con 8.000 habitantes y Montevideo 500.000), buscó afanosamente un campo de aterrizaje (en la Escuela Militar de Aviación de Montevideo se le esperó hasta la hora 22.00) y finalmente en plena noche, se decidió tentar un aterrizaje de fortuna, tomando tierra a unos tres kilómetros de Minas destrozando el avión por ser el lugar accidentado y pedregoso; al capotar luego de un corto recorrido, el biplano invertido, O'Neill quedó debajo sin conocimiento, de donde fue retirado por vecinos del lugar y la policía, quienes lo llevaron al sanatorio de la ciudad con una herida de regulares dimensiones en la frente. Allí se le prodigaron solícitos cuidados, comprobándose que la herida no revestía la gravedad que se suponía en primer momento. De esta manera finalizó su vuelo, siendo este su primer contacto con nuestro país; lamentablemente O'Neill no solo se accidentó y perdió su avión, también perdió su empleo con la Boeing, que lo culpó de negligencia por este siniestro y la destrucción del aparato.

No obstante, esto no impediría que un hombre de la talla moral de O'Neill se dejara abatir por un accidente más o menos grave, que en aquellos años, en plena conquista de las rutas, estaban en la orden del día. Y para bien de la aviación comercial americana, luego de restablecerse pasó por Montevideo, donde expuso sus ideas y en junio de 1928 en Buenos Aires, logró una audiencia con el Presidente de la Nación, Hipólito Yrigoyen, a quien presentó un plan que parecía en primera instancia muy ambicioso, pero la vehemencia, su experiencia y el idioma español que usaba, lo ayudaron para ser escuchado con interés. Pararelamente se puso en contacto con el Ing. Alejandro E. Bunge y el Dr. Clodomiro Zavalía de la firma de Buenos Aires Bunge & Zavalía, quienes le abrieron las puertas para la entrevista, el Ing. Bunge terminó formando parte de la futura firma Trimotor Safety Airways y enseguida NYRBA, como Director.

Después de dejar tendidas las redes en Montevideo y sobre todo en Buenos Aires, regresó en julio a Río de Janeiro, donde se le complicaron las cosas con una nueva compañía nacional, la Empresa de Transporte Aéreos (ETA), la cual en 1929 fue quitada del medio y adquirida por O'Neill, dejando de incidir en sus negocios.

FORMACION DE LA NYRBA

O'Neill marchó para los Estados Unidos en pleno verano boreal, donde, con la ayuda del millonario James H. Rand Jr. de la Remington Rand Corporation, comenzó la formación de una compañía aérea, que uniría las grandes ciudades latinoamericanas del Atlántico con Nueva York, por medio de hidros anfibios o botes voladores, dada la dificultad de crear una cadena de aeropuertos, sobre todo en el lejano Brasil hacia el norte.

En primera instancia Rand propuso que la firma se denominase «Trimotor Safety Airways», y por meses se usó ese nombre, por lo menos con él se comenzó en el Río de la Plata a firmar los contratos con los correos nacionales de ambos países; pasando más tarde a usarse NYRBA (Nueva York - Río de Janeiro - Buenos Aires) que caracterizaba más el área geográfica.

Con el apoyo de Rand, le fue fácil a O'Neill trabar conocimiento con las personalidades del Gobierno de los Estados Unidos, que encabezaba hasta 1929 el Presidente Calvin Coolidge, a quien continuó Hebert C. Hoover, también consustanciado con las posibilidades de la aviación comercial, como así lo hizo notar en un discurso en diciembre de 1928. De aquí en más, las cosas corrieron fluidamente para la formación de una poderosa empresa, con nombres altisonantes dentro del mundo de los negocios de los Estados Unidos. Este proceso se aceleró con las buenas noticias que se recibieron desde el Río de la Plata, al saberse que a fines de febrero de 1929 se había firmado un contrato con los representantes de la Trimotor Safety Airways, la firma Bunge y Zavalía y el Correo Argentino; así mismo en Montevideo esta firma representando a la Trimotor Safety Airways, concretó un convenio el 27 de febrero de 1929 con la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos, para el transporte de correspondencia entre Uruguay y los Estados Unidos.

El dos de marzo de 1929, se firmó un Decreto presidencial en la República Argentina, por el cual se autorizaba la implantación de un servicio semanal de aeronavegación por el Atlántico, entre la Argentina y los Estados Unidos, que haría la Trimotor Safety Airways, con una duración de siete días.

El 9 de marzo una gestión semejante a la realizada en Buenos Aires efectuaron en Montevideo los abogados de la Trimotor Safety Airways, ante las autoridades del Consejo Nacional de Administración (rama colegiada del Poder Ejecutivo creada por la Constitución de 1918

y desaparecida por la de 1934), con el apoyo de la presencia del propio Cnel. Ralph O'Neill, quien realizó declaraciones a la prensa montevideana sobre la cantidad de aviones que entrarían en servicio, el costo de los pasajes hasta Nueva York (U$S 1.000), el número de etapas en la ruta (habla de Treinta y Tres), que los pasajeros serían alojados en los mejores hoteles, etc.

El 17 de marzo de 1929 (fecha emblemática para la aviación uruguaya, pues ese día el Tte.Cnel Cesáreo L. Berisso comenzó su gran raíd Montevideo - Nueva York en el avión nacional «Montevideo»), se fundó en el Estado de Delaware la nueva compañía NYRBA (Nueva York - Río de Janeiro - Buenos Aires - Line), con el importante apoyo de una serie de nombres que representaban a poderosos imperios econónomicos de los Estados Unidos; figurando como Presidente Ralph A. O'Neill. La nueva empresa representaba una inversión de U$S 8:500.000 de la época.

Por medio de su amigo el Almirante de la Armada de los Estados Unidos William A. Moffett (quien pereciera en el trágico accidente del dirigible «Akron» en 1933), consiguió la pronta entrega de botes voladores anfibios Sicorsky S-38, bimotores con dos Pratt & Whitney de 410 - 450 HP, para ocho asientos, con los cuales iniciar la línea en el Río de la Plata; mientras se finalizaban los botes voladores Consolidated Commodore, bimotores con dos Pratt & Whitney de 575 HP, para veintidós asientos, que le había prometido Reuben H. Fleet, Presidente de la Consolidated Aircraft Corp. y Miembro del Directorio de la NYRBA. Asi mismo, por medio de William B. Mayo, Jefe Ingeniero de la Ford Motor Company y Miembro del Directorio de la NYRBA, se adquirió más adelante seis aviones trimotores Ford 5AT para doce personas, con motores Pratt & Whitney de 420 - 450 HP, con el objeto de usarlos en la ruta Buenos Aires - Santiago.

Como se puede captar, el inicio de esta compañía aérea, no puede ser más auspicioso, por lo menos teniendo en cuenta el despliegue de medios aéreos, y los que iban a tener que invertirse en infraestructura aeromarítima en las principales ciudades de la ruta.

Los comienzos de la línea

Más o menos por los mismos días del mes de junio de 1929 partieron desde Tampa (en el estado de Florida, sobre la costa del Golfo de México), el sesquiplano anfibio Sicorsky S-38 «Washington» y el bimotor sesquiplano Sicorsky S-37 «Southern Star», hacia Buenos Aires; el primero por el Atlántico y el segundo por el Pacífico. A su vez ya

había salido en barco el trimotor Ford «Río de la Plata», matrícula NC 1780, hacia Río de Janeiro, donde fue armado y preparado, con el fin de seguir desde esa capital hacia Buenos Aires en vuelo. Con el primer aparato se iba a comenzar la línea Buenos Aires - Montevideo y se iba a tentar con los otros Buenos Aires - Santiago.

El sábado 13 de julio arribó al mediodía al puerto de Montevideo, el «Washington» procedente del Brasil, amarrando en la Dársena I, frente al muelle A, donde había atracado el Plus Ultra y los hidroaviones de la Misión Junkers. Vino al mando de Malcolm M. Cloukey, con el Cnel. Ralph O'Neill, su esposa de pasajera; el mecánico H. Leslie; A. Kenneth experto en mantenimiento; G. Smith, mecánico de comunicaciones; y el Sr. S. Galbraith, secretario de la compañía. Repostaron y al poco rato partieron hacia Buenos Aires; relativamente cerca de la costa argentina se vieron obligados a amerizar en el río a causa de la niebla, continuando la ruta por el agua unos diez kilómetros, llegando así hasta las proximidades de La Plata, desde donde remontaron vuelo nuevamente, descendiendo en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, en las cercanías del Yacht Club Argentino. Este episodio relatado por la prensa del Río de la Plata en forma un tanto publicitaria, dejaba entrever la independencia del anfibio ante una situación de esta naturaleza, tan temida por los aviadores de todas las épocas, pero mucho más en aquella de conquistas para la aviación comercial.

El mismo día 13 de julio, también llegó a Montevideo el trimotor Ford «Río de la Plata», aterrizando igualmente al mediodía en el aeródromo de la Compagnie Générale Aéropostale en Pando (hoy Base Aérea Gral. Artigas). Vino al mando del piloto Natham C. Browne, con su hermano como mecánico, L.P.Browne; trayendo como pasajero al mecánico francés Mr. Francony, quien venía desde San Pablo hacia Buenos Aires. Repostó combustible y partió inmediatamente con destino a Morón, Buenos Aires; como le pasó al anfibio «Washington», se vieron obligados a efectuar un aterrizaje a causa de la niebla, haciéndolo en las cercanías de La Paz, a treinta kilómetros de Colonia, continúo su vuelo más tarde, al levantar algo la niebla que los detuvo.

El 28 de julio, al final de la tarde, aterrizó en Pando el Sicorsky S-37 «Southern Star» procedente de El Palomar, Buenos Aires; aparato que había salido desde Santiago de Chile el 24 de julio, arribando a El Palomar el 25, finalizando ese día el vuelo desde Tampa por el Pacífico, viaje de estudio con el fin de analizar las posibilidades de, en combinación con el NYRBA, cerrar el circuito con los Estados Unidos por las dos rutas del Atlántico y el Pacífico. El avión, un sesquiplano con dos

motores Pratt & Whitney de 525 HP cada uno, era un verdadero aparato de pasajeros que anteriormente con el nombre de «Ville de París» había servido en Francia, piloteado por el «as de ases» René Fonck; ahora pertenecía a la compañía «American International Airways Inc.», de la cual era su Presidente el Capitán John K. Montgomery, miembro del directorio de la NYRBA, quien venía en este vuelo al mando de la máquina, con el piloto Harold E. Mac Mahon, el radiotelegrafista Powell Hunter y los mecánicos Luis Medina y Ben Sherman; como pasajeros venían: el Cnel. Ralph O'Neill y su esposa la Sra. Priscilla R. O'Neill, el Ing. Alejandro E. Bunge, las Srtas. María Margarita Bunge y Jane Bradley, el Mayor Edmond C. Flemming y el Sr. Federico Hoffman de la West Indian Oil Co., que vino desde Santiago en el avión. Al otro día este aparato fue llevado por sus pilotos hasta el aeródromo de Melilla y el 30 partió hacia Buenos Aires con los pasajeros. Este aparato hizo por lo menos dos vuelos tentativos y de estudio en la ruta Buenos Aires - Santiago - Buenos Aires, apareciendo en la prensa de la época como formando equipo con los dos trimotores Ford que ya se encontraban en Buenos Aires (a principios de agosto de 1929, pasó rumbo a la capital argentina por el campo de Pando, desde Río de Janeiro, el trimotor Ford «Santiago», el cual se puso en servicio en la ruta Buenos Aires - Rosario - Córdoba - Mendoza - Santiago y viceversa, luego de algunos vuelos de estudio, a partir del 20 de octubre de 1929, día en que se inauguró oficialmente el transporte de correspondencia y pasajeros).

Efectuados a principios de agosto de 1929 los estudios y sondajes necesarios, con la ayuda de la Capitanía General de Puertos de Montevideo, para ubicar el lugar donde fondear la balsa tanque que serviría para que atracaran los hidros y el descenso y ascenso de pasajeros y correspondencia, situado entre los muelles 10 y 11 de Mántaras, cercano a los clubes de remo, lo único que faltaba era el inicio de la línea Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires, la cual sería la primera que inauguraría la compañía.

El 7 de agosto de 1929, se firmó un contrato entre la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos del Uruguay y la Trimotor Safety Airways (NYRBA), por el cual se autorizaba a la compañía a realizar el transporte de correspondencia por vía aérea entre Montevideo, la República Argentina y del mismo modo a Chile, de acuerdo a una serie de bases normales a estos contratos, que figura en el acta Nº3111 de aquella Administración y en cuyo artículo 23 se fija la compensación que recibiría la empresa, que sería de $150 pesos oro por viaje redondo.

El primer viaje con el cual inició la línea aérea Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires se realizó el 19 de agosto de 1929, en el anfibio Sicorsky S-38 «Washington» al mando de Charles Kinkay, acompañado por el mecánico Aguirre, con ocho pasajeros entre ellos el Ing. Alejandro Bunge.

Al otro día comenzaron los vuelos aeropostales y de pasajeros, con dos salidas diarias todas las jornadas menos domingos; de Montevideo salían a las diez y a las diez y seis horas y de Buenos Aires a las ocho y a las catorce horas; con una tarifa en el pasaje de ida de $14.40 pesos oro uruguayos (como se les decía). El viaje tenía una duración de 1 hora 15 minutos. Los agentes de las NYRBA en Montevideo eran Otto Berro y Cía. y la expedición de boletos era en el Cambio Berro, sito en la calle Ituzangó 1418.

Los vuelos se fueron cumpliendo diariamente, con sus dos frecuencias, dando confianza y seguridad por su regularidad y buen servicio, a pesar de contar en los primeros tiempos, solamente con el S-38 «Washington», aunque algunas veces se usó uno de los dos trimotores Ford, para suplir al S-38 que momentáneamente estaba fuera de orden de vuelo, como ocurrió el 26 y 27 de setiembre de 1929, aterrizando en el campo de Villa Colón o Melilla, por lo cual hubo un pequeño conflicto con el Centro Nacional de Aviación, que era el arrendatario del predio, al pretender dicho aero club cobrar una tasa de aterrizaje por el uso del aeródromo, cosa que no fue aceptada por la empresa, la que alguna otra vez volvió a ese campo: en octubre dos veces y tres en noviembre siempre de 1929, en todas ellas con dos vuelos diarios.

Durante el primer mes de funcionamiento de la compañía, por todos los medios de prensa se publicaron avisos y artículos referentes a sus horarios, tiempo de vuelo, precios de los pasajes, comodidad de sus aeronaves, representantes, etc., promocionándose sus servicios tanto en la esfera privada como en la pública. En este último ámbito realizó un viaje al que se le puede calificar de publicitario. El sábado 14 de setiembre en el vuelo regular de la mañana con el S-38 «Washington», partió invitado en él, el Ministro de Industrias, Dr. Edmundo Castillos hacia Buenos Aires, de allí al mediodía despegó rumbo a la ciudad de Paysandú, donde arribó pasadas las 13 horas, amerizando en el Río Uruguay, amarró a una boya frente al puerto y regresó al otro día domingo 15 de setiembre a Montevideo. El Ministro Castillos ese domingo inauguró la Exposición Ganadera y de Productos Agropecuarios de Paysandú en el local feria de la ciudad. Esta fue la primera vez que

llegó a esta capital del litoral un avión anfibio, utilizando las aguas del río para el amerizaje.

La empresa reforzó su disponibilidad de aviones con la llegada en vuelo desde los Estados Unidos de otro anfibio Sicorsky S-38, el «Montevideo», el cual arribó a nuestro puerto el 28 de setiembre, partiendo a Buenos Aires luego de repostar. Había salido de Tampa el 11 de setiembre con la tripulación compuesta por los pilotos: Robin Mac Gloha y John Shannon y los mecánicos: Estelle y Bunge. El aparato había sido bautizado en Roosevelt Field, Washington, el 9 de setiembre, con una ceremonia en la que actuó de madrina la esposa del Encargado de Negocios del Uruguay en los Estados Unidos, Sra. Shaw de Mora Otero, haciendo uso de la palabra el Dr. Mora Otero, con la presencia del Gral. Guillermo Ruprecht, que se encontraba en Washington, y autoridades de la aviación norteamericana y de la compañía. A partir del 22 de octubre, el «Montevideo» fue agregado al servicio entre Buenos Aires y Montevideo.

Dos meses más tarde, el 29 de noviembre, arribó al Puerto de Montevideo proveniente de los Estados Unidos , en viaje a Buenos Aires, el Consolidated Commodore, matrícula NC855M «Buenos Aires», aeronave que fue registrada en la Argentina R-ACWZ y luego cuando pasó a la Panair de Brasil, P-BDAJ y más tarde PP-PAJ; con ella se comenzaría a explotar la ruta atlántica en los vuelos de larga distancia. Había sido bautizada en Washington el 3 de octubre, ante la presencia de altos funcionarios del gobierno, diplomáticos latinoamericanos, prensa, público, etc. El 10 de noviembre partió de los Estados Unidos hacia el Río de la Plata, al mando de William S. Grooch, secundado por Herman E. Sewell, con el radiotelegrafista W.B.Talty y los mecánicos R.J.Clark y W.L.Williams; con cinco pasajeros, entre quienes se encontraban: un periodista de United Press y dos representantes de la compañía de cine parlante «Movietone».

Por primera vez en la historia de la aviación comercial, se había comisionado a un decorador para dirigir la ornamentación y embellecimiento del interior de un avión, como había acontecido con los Commodore de la NYRBA, los cuales además contaban con cuarto de baño. Estos aparatos habían demandado la inversión de U$S 150.000.

La consolidación y extensión del servicio

A medida que pasaban los días, la línea se iba consolidando, ganando rápidamente adeptos entre la gente progresista de ambas ciudades, ante la regularidad de sus vuelos y el buen recuerdo que había dejado la Misión Junkers dos años atrás, la cual había ido acostumbrando al público rioplatense a la hidroaviación.

Pocas veces la empresa canceló los vuelos por mal tiempo, como ocurrió el 13 de setiembre de 1929; pues por problemas con las aeronaves no era la cuestión, en su lugar se ponía en servicio unos de los trimotores Ford que hacían los viajes a Santiago, como ya se adelantó, solucionando la dificultad rápidamente.

Nombres conocidos en el Río de la Plata del mundo empresarial, político, periodístico, artístico, etc. hacían uso del servicio de hidroaviación como: Miguel Campomar, Luis A. de Herrera, Juan B. Caruso, Bernardo Methol, Nicolás Messuti, Francisco Viapiana, Pedro Solari, Tufic Acle, Guillermo y Mariano Vedia y Mitre, Manuel S. Guelfi, Roberto Fontaina, Alejandro Hounié, Florencio Escardó, Ricardo L. Alvear, Rodolfo Sayagués Laso y muchos otros. Los pasajeros fueron aumentando a medida que pasaban las semanas, previéndose para el verano un aumento sustancial de usuarios del nuevo servicio de hidroaviación, por lo cual a partir del 13 de diciembre, con el fin de acceder a la demanda del público, la empresa resolvió inaugurar vuelos extraordinarios entre las dos capitales, saliendo de Buenos Aires los días viernes, sábados y domingos; y desde Montevideo los días sábados domingos y lunes.

Para poder mantener la regularidad del servicio, evidentemente la compañía tenía que aumentar la flotilla de los anfibios, eso fue lo que pasó al arribar el 4 de enero de 1930 desde Brasil otro Sicorsky S-38, el «Haiti», gemelo de los anteriores. Asi mismo ese día también amerizó en el puerto de Montevideo el Consolidated Commodore, «Buenos Aires», aparato que venía de la capital argentina, con el fin de demostrar la nueva aeronave, como normalmente hacen las empresas aéreas, cuando reciben nuevos aparatos, el Commodore «Buenos Aires», hizo varios vuelos con invitados por la ciudad y la costa, el domingo 5 de enero, con el propósito de dar a conocer este bote volador, para lo que usaron una lancha del Yacht Club Uruguayo, cedida por ese club, para llevar y traer los pasajeros desde el Muelle A hasta donde se encontraba atracado el «Buenos Aires». Había venido al mando del ex aviador de la Armada de los Estados Unidos, William S. Grooch, uno de los pilotos principales de la compañía; era un hombre bajo, moreno, de apariencia poco atractiva, pero con el mejor historial de todo el personal aeronavegante de la Marina, con cerca de 3.000 horas de vuelo de experiencia en botes voladores.

El balance de los cuatro meses que pasaron a fines de 1929, desde que se inició el servicio el 20 de agosto, fue satisfactorio. En total la NYRBA transportó 2600 pasajeros en 400 vuelos sobre el Río de la Plata; también efectuó 35 a Santiago de Chile, 14 a Salta y Yacuiba en Bolivia, y 4 a Mar del Plata. La extensión de estas líneas llegaba a 3716kms.

Pero pronto la extensión de las líneas se verían seriamente incrementadas a partir del miércoles 8 de enero, día que comenzó la unión por vía aérea de Buenos Aires con Río de Janeiro y escalas. Ese día partió a las 9 horas del Puerto Nuevo el «Buenos Aires» al mando del William S. Grooch, secundado por Buster Barber, con el radiotelegrafista Calty y el mecánico W. Clark; llevando a varios pasajeros e invitados especiales, entre ellos periodistas y además al Cnel. Ralph O'Neill. En Montevideo subió un pasajero.

Su otra etapa fue en el puerto de Río Grande y luego Porto Alegre donde pernoctó, continuando al otro día jueves 9, con paradas en Florianópolis y Santos, arribó a Río de Janeiro a las 16 horas. El día viernes 10 de enero salió a las 7 horas de Río de Janeiro, pernoctó en Porto Alegre y arribó a Montevideo y Buenos Aires el sábado 12. El pasaje a Río desde Montevideo costaba $184.45 oro uruguayo, incluido el hotel de Porto Alegre. A partir de este vuelo inaugural, todos los miércoles salía de Buenos Aires y los viernes de Río de Janeiro.

El 8 de febrero de 1930 arribó al puerto de Montevideo a las 14 horas, desde el norte, con el Cnel. Ralph O'Neill de tripulante, el nuevo Consolidated Commodore «Río de Janeiro» matrícula NC 658M, el que luego fue registrado por la Panair do Brasil con P-BDAA y más tarde PP-PAA; con él se comenzaría la línea a los Estados Unidos.

Efectivamente, el miércoles 19 de febrero en la madrugada, como se había anunciado en la prensa, comenzó desde el Puerto Nuevo de Buenos Aires la línea más extensa del Atlántico, con el vuelo inaugural hacia los Estados Unidos en el Consolidated Commodore «Río de Janeiro» al mando de los pilotos Ralph O'Neill y Leo S. Sullivan, los mecánicos W. Clark y W. Williams y el radiotelegrafista R. Lewis. El 25 de febrero arribó a Miami el Commodore «Cuba» matrícula NC 660M con las valijas postales y los pasajeros que cambiaron ocho veces de avión hasta su arribo.

Ese mismo 19 de febrero partió como todos los miércoles, el vuelo a Río de Janeiro, esta vez le tocó al Sicorsky S-38 «Tampa», que en esos días había llegado del norte para sumarse a la flota de la NYRBA, por no contar con un Consolidated Commodore. El vuelo se desarrolló normalmente, yendo al mando de William S. Grooch; hizo las escalas de rutina pero luego de Florianópolis, tuvo que hacer un descenso forzoso en el mar por causas meteorológicas y una ola averió el flotador derecho, por lo que ya de noche tuvo que embicar la máquina en una playa; los dos pasajeros y la correspondencia siguieron al norte en un automóvil.

Pocos percances por fallas mecánicas sufrieron los aparatos de la compañía, en el lapso de tiempo que mantuvo su servicio en el Río de la Plata, uno de ellos se produjo el 12 de marzo de 1930, ese día en el primer vuelo, se vió obligado su piloto a regresar en el Sicorsky S-38 «Montevideo» a La Plata, con problemas de motor, allí se le remolcó hasta el puerto donde sus pasajeros se fueron en tren a Buenos Aires.

Pero el más problemático de los accidentes ocurrió el 30 de julio de 1930, al despegar un Sikorsky S-38 de Puerto Nuevo hacia Montevideo, al mando de R.J. Nixon con el mecánico M. Williams, con su pasaje completo, naufragó, sin víctimas, pues se salvaron todos sus ocupantes.

En marzo de 1930 la NYRBA inauguró en Montevideo sus propias oficinas en la calle Treinta y Tres 1336, la agencia estaba a cargo del Sr. Richard Hadly. El Cambio Berro continuó como sub agencia.

Decadencia y Caída

A pesar de que en cada viaje en el Río de la Plata los aparatos iban llenos o casi llenos, los gastos, contando los contratos con ambos correos, eran mayores que la recaudación; en los vuelos hacia y desde los Estados Unidos la situación era más complicada, solo contaban con el pasaje y los contratos con los correos de los países del sur, pues con los Estados Unidos no hubo arreglo, la Pan American Airways tenía la prioridad y esa era la única empresa que recibía la subvención en los vuelos hacia y desde la América del Sur.

En los peores meses del invierno, cuando mermaban los pasajeros en el Río de la Plata, como primera medida paliativa para reducir los gastos la compañía suspendió sus vuelos diarios, haciéndolo solamente uno por día a partir del 27 de julio de 1930.

La NYRBA, no obstante la situación económica, que como la espada de Damocles pendía sobre su cuello, no dejaba por eso de perder una ocasión para promocionar o difundir por todo el continente sus excelentes servicios y calidad de sus aviadores. El 6 de agosto de 1930 arribó a Montevideo el Consolidated Commodore «Argentina» NC 665M, al mando de Kenneth Hawkins, con el copiloto Hammond, dos mecánicos y un radiotelegrafista, en un viaje desde Washington hasta

Buenos Aires, para la prestigiosa National Geographic Society, con cuatro de sus miembros, entre ellos su Vice Presidente el Dr. John Oliver La Gorce; el vuelo había partido en mayo y recorrieron la ruta normal del trayecto de la compañía, con largas paradas en los sitios de interés para los pasajeros. Este fue un «vuelo charter», como en el futuro harían tantos las líneas aéreas y salió publicado para bien de la aviación comercial, en el National Geographic Magazine de enero de 1931, como tanto otros en esta estupenda revista mensual.

No teniendo posibilidades financieras de salir adelante, por haber quedado fuera de la subvención del correo estadounidense, al otorgárselo este a la Pan American Airways, la situación se hizo insostenible, por lo cual los directivos de la NYRBA comenzaron los contactos con esa compañía, que había logrado los tan preciados contratos de aquel correo, para que ella se hiciera cargo de las extensas líneas aéreas de la costa del Atlántico, como así ocurrió.

El 21 de agosto la NYRBA resolvió suspender sus servicios, en vista de lo difícil de la situación, dando como motivo la poca protección que le prestaba el público, cosa que no era cierto, pues el déficit de más de un millón de dólares en lo que corría del año, como vimos no podía ser achacable a la falta de pasajeros, sinó a la falta de subvención. Ese día sus representantes solicitaron en el correo argentino y uruguayo la cancelación de los contratos. Sin embargo, a pesar de estas acciones que se tomaron el día 21 de agosto, se interrumpieron una semana más tarde y el 28 de agosto se continuó con los vuelos Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires, uno por día como hasta aquel momento.

No obstante este reinicio del servicio, ocurrió otro hecho ajeno a la compañía que desarticuló las posibilidades de continuar la línea. El 6 de setiembre un levantamiento militar depuso al Presidente de la República Argentina, Dr. Hipólito Yrigoyen, asumiendo como Presidente Provisional el Tte.Gral. José Félix Uriburu, prohibiéndose los vuelos por un tiempo, y más tarde, autorizados con un control muy estricto de los pasajeros.

Las conversaciones con la Pan American Airways, que habían comenzado en abril de 1930, se extendieron por todo el verano boreal, finalizando desfavorablemente para la NYRBA el 19 de agosto de 1930, repercutiendo en el Río de la Plata dos días más tarde. El 15 de setiembre de 1930 la NYRBA fue absorbida formalmente por la Pan American.

La base de la NYRBA en Buenos Aires, con su representación y material volante fue incorporada por la Pan American Airways, su gerente, el aeronauta pionero Eduardo Bradley quedó a su cargo.

Todavía hubo un vuelo, el cual reiniciaba nuevamente los servicios a Montevideo, que se puede tomar como el último en la línea del Río de la Plata. El 1ro. de octubre de 1930 partió de Puerto Nuevo el Commodore «Buenos Aires» al mando de R.J. Nixon, con el copiloto D.H. Mac Glohn, el mecánico J.M.Williams y siete pasajeros, aparentemente sin haberse ajustado a los requisitos establecidos a partir del 6 de setiembre, que entre otras cosas obligaban a presentar la lista de pasajeros y el consentimiento para el despegue de la autoridad aeronáutica; a causa de esto se dió orden desde el destacamento de Puerto Nuevo de hacer disparos al aire con fusiles y se ordenó que aviones militares persiguieran e hicieran regresar al aparato contraventor, cosa que realizó desde uno de ellos el Sub Oficial Miguel Balado, disparando sus ametralladoras al aire, sin mayor éxito. El Commodore llegó sin novedad a Montevideo, sin regresar a Buenos Aires a causa de la niebla. A raíz de este episodio fue detenido el gerente Sr. Eduardo Bradley, siendo puesto en libertad horas después.

En noviembre de 1931 tuvo lugar la total disolución del South American Airline Inc., después del pago final efectuado por la Pan American Airways; esa entidad se había formado con los tenedores de acciones de la NYRBA a los efectos de recibir los pagos de esa empresa.

Este fue el final de los sueños del Cnel. Ralph O'Neill, quien de aquí en más abandonó el negocio de las líneas aéreas por el de las minas de oro en Bolivia.

Bibliografía NYRBA

- «Breve História da Aviaçâo Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- «Airlines of Latin America Since 1919» por R.E.G. Davies
- «Pan Am an Airline and its Aircraft» por R.E.G. Davies
- «El Correo Aéreo Rioplatense» por Augusto Víctor Bousquet
- «El Correo Aéreo Trasandino» por Augusto Víctor Bousquet
- «An American Saga» por Robert Daley
- «Efemérides» por Antonio María Biedma R.
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» Tomo II por Antonio María Biedma R.
- «Skypaths Through Latin America» por Frederick Simpich
- Diarios de Montevideo: El Día, Imparcial, Diario del Plata, El País.
- Diario de Paysandú: El Telégrafo
- Diario de Buenos Aires: La Nación
- Documentos y fotos del archivo del autor.

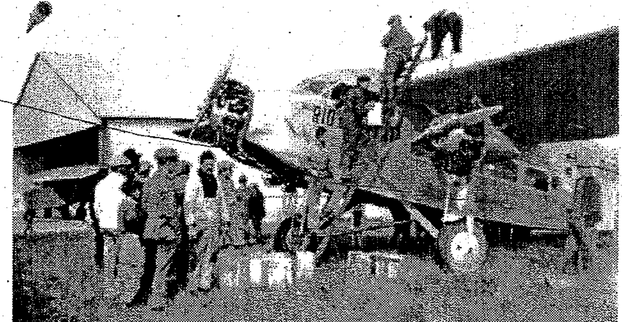
Capítulo 7

NYRBA.



El accidente de aviación de Minas se prod...
haber sido mal informado el piloto R. O' N...

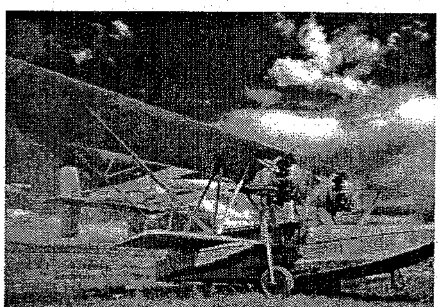
Minas, 10 de Mayo de 1929.
Accidente de Ralph O'Neill.



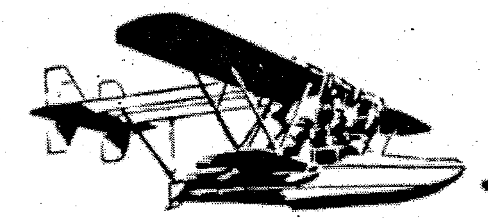
Pando, 13 de Julio de 1929. Trimotor Ford "Rio de la Plata" matrícula NC1780. Piloto: Natham O. Browne Compañía NYRBA.



Pando, 29 de julio de 1929. Avión Sikorsky S-37 "Southern Star" de la "American Internetional Airways". Pilotos: John K. Montgomery y Harold E. Mac Mahon.



Pando, 1930, Sikorsky S-38 matrícula NC113M "Pernambuco".



POR EL AIRE!

A BUENOS AIRES

EN 75 MINUTOS

DOS SALIDAS DIARIAS

a las 10 y a las 16 horas

— excepto Domingos —

Precio del Pasaje: $ 14.40 o/u

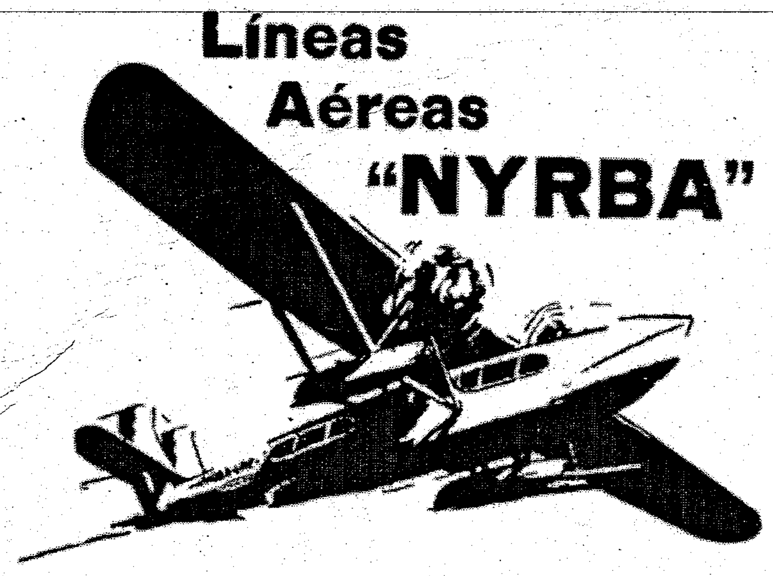
AGENTES:

OTTO BERRO & Cía ITUZAINGÓ 1418

NYRBA LINE Inc.

Diario del Plata, 1929.

Líneas Aéreas "NYRBA"



a RIO DE JANEIRO

PRECIO DEL PASAJE: $ 184.45 o/u

Comprendiendo comidas y una noche de estadía en Porto Alegre

Próxima salida de Montevideo:

EL MIERCOLES 15 DEL CTE., a las 10.45 hs.

Por informes y venta de pasajes

OTTO BERRO & Cía.

Ituzaingó 1418. Tel. Central 1624 y Cooperativa

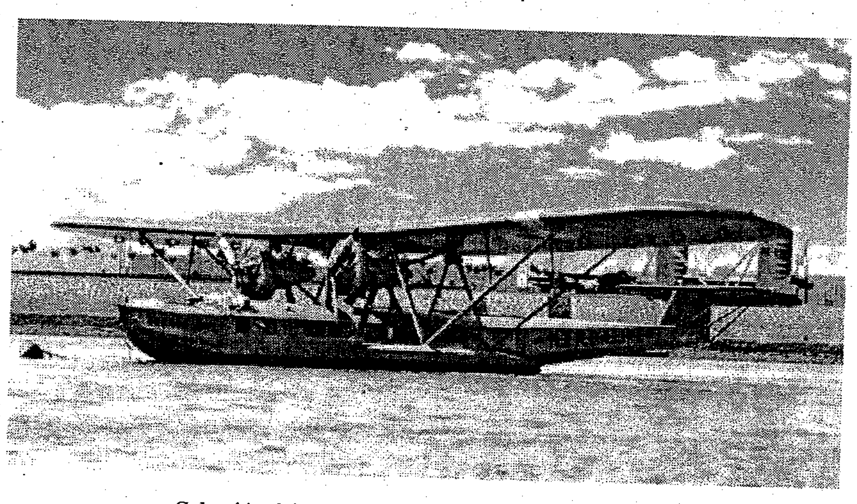
Acostúmbrese a viajar en aeroplano

Es Seguro, Cómodo, y Mucho más rápido

Mande su correspondencia a Buenos Aires, Santiago de Chile y La Paz (Bolivia), por VIA AEREA "NYRBA"

A Buenos Aires, todos los días. Pasaje $ 18.75

12 de Enero, Domingo 1930.



Colección. Diego M. Lascano Puerto de Buenos Aires, circa diciembre de 1929, Consolidated Commodore Matrícula NC855M.

CAPITULO 8

LA PANAGRA

La primer línea que estableció un servicio aéreo entre los Estados Unidos y otro país, fue la Pan American, cuando el 28 de octubre de 1927 se iniciaron los vuelos desde Cayo Hueso en Florida y La Habana en Cuba, con el Fokker F-VII/3m «General Machado», comandado por Hugh Wells y Edwin C. Musick. Ese fue el comienzo de esta empresa que vivió un poco más de 64 años, hasta el 4 de diciembre de 1991, y lamentablemente desapareció de los cielos del mundo, que era la totalidad del ambiente en el cual actuaba. Había sido fundada por un visionario y ambicioso hombre de negocios americano, Juan Terry Trippe (Juan y no John, por el padrastro de su madre que era cubano).

Ayudado por patrocinadores, compañeros de la Universidad de Yale, creó la compañía Aviation Corporation of the Americas, la cual luego absorbió otra pequeña llamada «Pan American Airways», adjudicataria del servicio de correos entre Florida y Cuba, empresa todavía sin aviones fundada por un grupo encabezado por el Cap. John K. Montgomery.

Como el nombre de la firma de Montgomery satisfacía las ansias de expansión de Trippe por el extranjero, que era lo que buscaba. Aquella denominación vino como anillo al dedo y la compañía tomó la designación de «Pan American Airways Inc.»; y para hacer honor a ella, prontamente, con la ayuda de vuelos por países de Latinoamérica que realizó Charles Lindbergh en la cúspide de su fama, ahora reclutado por Trippe, consiguió en Washington el primer contrato para un servicio entre Miami y Panamá, preámbulo de su conquista del continente Latinoamericano, firmado el 13 de julio de 1929 (FAM-5), efectuando el primer servicio el 4 de febrero de 1929.

El nacimiento de la Panagra

La meta principal de Trippe en aquellos primeros momentos fue Buenos Aires, la ciudad más grande del hemisferio sur. La ruta más corta para lograrla era la costa del Pacífico con el cruce de Los Andes; la del Atlántico además tenía la desventaja de la escasez de aeródromos y facilidades terrestres y marítimas. Pero no era tan fácil conquistar los

caminos aéreos en esa época fermental en la cual por todos lados comenzaban a nacer las líneas aéreas, sobre todo de los países más adelantados y agresivos en la aeronáutica, como lo eran los mismos Estados Unidos, Francia y Alemania quienes se empezaban a disputar la virgen América del Sur. Por ambas rutas se opusieron poderosos intereses al ingreso de la Pan American, pero Trippe no era ningún angelito para que lo detuviera cualquier valla y sus métodos estaban de acuerdo a su ambición. Por ambos lados solucionó rápidamente los problemas; por el Pacífico la compañía de cargas marítimas W.R. Grace bloqueaba el paso por medio de influencias políticas, de Colombia hacia el sur, y a su vez Trippe hacía lo propio con Grace de Panamá hacia el norte, sin embargo aquel había colocado una cuña en Perú y en Chile al adquirir el 16 de setiembre de 1928 por medio de Aviation Corporation of the Americas, la mitad de Aerolíneas Peruanas (1) y la mitad de la Aerolínea Chilena el 31 de diciembre de 1928 (nacida el 21 de diciembre de 1928, pero solamente en el papel, nunca llegó a operar con ningún avión). Enfrentada a esta oposición político - económica la Grace, sin muchas opciones llega a un acuerdo con Trippe, formando el 25 de enero de 1929 la Pan American - Grace Airways Inc. (PANAGRA), por la cual la Aviation Corporation of the Americas y la Grace poseía cada una el cincuenta por ciento del millón de dólares del valor de las acciones.

De esta manera se formó la Panagra, empresa que funcionaría como tal hasta el 8 de enero de 1967, en que es adquirida por Braniff, línea aérea americana hoy desaparecida.

Los comienzos de la línea

La demostración más cabal de la ejecutividad de estos hombres que plasmaron la nueva empresa se pudo apreciar a las pocas semanas, cuando el 2 de marzo de 1929 obtienen el contrato del correo desde la zona del Canal de Panamá (Cristóbal) hasta Santiago de Chile y Buenos Aires, con la Administración de Correos de los Estados Unidos, a razón de U$S 1.80 la milla (FAM-9), para lo cual aumentaron la flota a un total de seis Fairchild: un FC-2, de 220 HP(2); cuatro FC-2W2, de 410 - 450 HP; y un type 71 de 410 - 450 HP.

El 15 de mayo comienza el servicio aeropostal con el propio nombre de la PANAGRA (3), al cumplirse la primera conexión aérea entre los Estados Unidos y el Perú, con un Sicorsky S-38 arrendado a la Pan American. Aquel día este anfibio despegó de Miami, tomó la ruta centroamericana hasta Cristóbal en Panamá y de allí continuó hasta Talara

en el norte del Perú, donde su comandante hizo entrega de las sacas postales para que continuaran viaje hacia el sur en un Fairchild, arribando el 19 de mayo a Mollendo, en la costa del Perú, fin de la línea.

El 21 de julio la ruta del servicio aeropostal fue extendido hasta Santiago de Chile, luego de la firma correspondiente con los correos chilenos, como previamente lo habían hecho con el Perú. Ese día un Fairchild FC-2W2, que había llegado anteriormente del norte al aeródromo de Los Cerrillos, en Santiago, partió hacia los Estados Unidos con correspondencia.(4)

En agosto, el primero de tres aviones trimotores Ford 5-AT-C (5), que adquirió la compañía, el matriculado NC 8418 que llevaba el nombre de «San Cristóbal», es armado en Guayaquil, Ecuador; aparato con el cual se comenzaría la línea trasandina a Buenos Aires y Montevideo, luego de las autorizaciones correspondientes.

Este aparato llega en la tarde del 5 de octubre al aeródromo Presidente Rivadavia de Morón, en Buenos Aires, procedente de Santiago de Chile de donde había partido a la nueve de la mañana, con el fin de comenzar con él, el correo hacia Estados Unidos; vino al mando del excelente aviador Raymond «Red» Williams. En esa misma fecha otro aparato de la Panagra salió de Miami en viaje inaugural, a pesar que el contrato con el Correo Argentino todavía no se había aprobado, cosa que ocurrió el 9 de ese mes; este avión arribó a Buenos Aires el domingo 13 de octubre con 65 kgs. de correspondencia, incluidos dos paquetes con los diarios «El Comercio» y «La Prensa» de Lima. El sábado 12 de octubre se inauguró el correo aéreo hacia los Estados Unidos con el «San Cristóbal» comandado por Red Williams, con 3897 piezas postales, que despegó en primera instancia hacia Santiago, donde hacía entrega del correo.

A Montevideo (aeródromo de Melilla), el «San Cristóbal» con su piloto Williams arriba por primera vez el 16 de octubre, en un vuelo de ensayo, preparatorio para el comienzo de la línea aeropostal. Ese día vino con el mecánico Peter Prokup de tripulante y el Vice Presidente de la compañía, James D. Summers como pasajero. Regresaron ese mismo día a Morón, de donde habían partido, llevando como nuevo pasajero al Sr. Junius B. Wood, quien publicará una crónica de este vuelo que finalizó en Miami, en la National Geographic Magazine de marzo de 1930.

Finalmente luego que se firmara el contrato correspondiente con el Correo Uruguayo, el 26 de noviembre llegó a Melilla desde Santiago de Chile el «San Cristóbal», siempre al mando de Williams, aparato con el que se comenzó el servicio aeropostal el sábado 30 de noviembre a la

hora 6 y 30 de la mañana, el cual fue primeramente semanal hasta Panamá y trisemanal desde allí a los Estados Unidos; asimismo en este primer vuelo fueron como pasajeros, el Jefe de Tráfico de la Compañía entre Arica, Chile, y Montevideo, Mr. Clifton K. Jarris y su esposa y también el periodista y relacionista público Mr. Cameron Rogers, cuya misión era de propaganda, por cuenta de la W. R. Grace Corp.

De esta manera comenzó el servicio aéreo entre Montevideo que era el fin de la línea y Santiago de Chile, transformado poco tiempo más tarde en mixto, postal y pasajeros.

La competencia que no fue

Anteriormente la NYRBA Line (Nueva York, Río de Janeiro, Buenos Aires) de la Trimotor Safety Airways Corporation, compañía americana fundada por el Cnel. Ralph O'Neill, extraordinario aviador con un historial heroico y aventurero, efectuó varios vuelos postales y de pasajeros, de ensayo, entre Santiago, Buenos Aires y Montevideo, (6) con dos trimotores Ford 5-AT-C, matrícula NC 1780 «Río de la Plata» y «Santiago»; y también en combinación con un gran bimotor Sicorsky «Southern Star» de la American Internacional Airways Company, que iba a enlazar desde Santiago por el Pacífico con los Estados Unidos, e hizo varios vuelos de ensayo Santiago - Buenos Aires - Montevideo y viceversa; se trataba de un sesquiplano de dos motores Pratt & Whitney con 525 HP cada uno, que vino en sus mandos el Cap. John K. Montgomery (7) y Harold E. Mac Mahon, con el radio telegrafista Powell Hunter y los mecánicos Luis Medina y Ben Sherman; el «Southern Star» era un verdadero avión de pasajeros que anteriormente había servido en Francia bajo el nombre de «Ville de París», siendo su piloto el as de ases René Fonck. A Montevideo hizo su primera llegada el 28 de julio de 1929, aterrizando en el aeródromo de Pando, de la Aeropostal, procedente de Buenos Aires con su tripulación normal trayendo a los siguientes pasajeros: Sr. Alejandro K. Bunge (Presidente del Directorio local para Argentina y Uruguay de la NYRBA) a quien acompañaban las señoritas María Margarita Bunge y Jane Bradley; Cnel. Ralph O'Neill y Sra. Priscilla R. O'Neill; May. Edmond C. Flemming y el Sr. Federico Hoffman de la West Indian Oil Co., que venía en el avión desde Santiago. Al otro día hizo un pequeño vuelo hasta el aeródromo de Melilla y marchó el 30 de julio a Buenos Aires. Este aparato había llegado a El Palomar, Buenos Aires, el 25 de julio desde Mendoza y el aeródromo de El Bosque en Santiago de Chile, de donde había salido el 24 de ese mes; a su vez había partido de Tampa, Florida, Estados Unidos, el 29 de junio.

Finalmente, autorizada el 28 de setiembre la línea aeropostal y de pasajeros entre Morón, Buenos Aires y Los Cerrillos, Santiago de Chile, se inauguró el 20 de octubre de 1929 con el trimotor Ford «Santiago», comandado por el aviador americano Natham C. Browne; hacía combinación con la de hidroaviación entre Montevideo - Buenos Aires. La línea por el Pacífico a los Estados Unidos con la American International Airways Company no funcionó y la NYRBA desapareció al no lograr en su patria la concesión del correo hacia y desde la América del Sur siendo absorbida por la Pan American Airways, pasando su material de vuelo a fines de 1930 de esta compañía a su filial la Panagra.

La actividad de la Panagra en los primeros tiempos

Como se pudo apreciar en Santiago de Chile su base de operaciones estuvo situada en el aeródromo de Los Cerrillos, donde la empresa montó una serie de facilidades, entre ellas un hangar metálico semejante a otro que pertenecía a la Línea Aérea Nacional (hoy LAN-CHILE).

En Buenos Aires el Gerente Administrativo era el aeronauta y aviador Eduardo Bradley quien tenía su despacho en la Avda. R. Sáenz Peña 612 y su terminal aérea estaba en el aeródromo «Presidente Rivadavia» de Morón, donde contaba con un amplio hangar metálico, no obstante algunas veces también se utilizaban otros campos, sobre todo si se usaban aviones más pequeños, como el Fairchild FC-2W2 (Fairchild Cabin Model 2), el cual se empezó a emplear en el Río de la Plata a principios de marzo de 1930; como ejemplo de un vuelo fuera de Morón, el 22 de marzo de 1930 partió de Melilla en la madrugada, todavía de noche, el Fairchild NC 8039 al mando del piloto Red Williams, con el mecánico Darrel Former, llevando de pasajera a su esposa Emilie Jabsen Williams, aterrizó a las 06.50 horas (todavía no había salido el sol, ese día amanece a las 06.59), en el campo provisional habilitado de Puerto Nuevo (estaba situado entre las avenidas Comodoro Py y Corbeta Uruguay, muy cerca de la Estación Retiro), al tocar tierra embistió a una pareja compuesta por un soldado del Cuerpo de Guarda Costas y su compañera, quienes imprudentemente estaban en la pista de aterrizaje, falleciendo ambos, el avión quedó destrozado, sin consecuencias para sus ocupantes.

En Mendoza, al pie de la cordillera de Los Andes, en el campo de aviación de esta ciudad usado como estación o posta del correo aéreo y pasajeros entre Santiago y Buenos Aires y viceversa, la compañía tenía un hangar que cabía un solo avión monomotor.

En Montevideo utilizaban el aeródromo de Melilla (hoy Aeropuerto «Angel S. Adami») mediante un acuerdo con el Centro Nacional de

Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), que era el subarrendatario y usuario de este campo; no obstante la empresa había comenzado en noviembre de 1929, tratativas con el Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, para aterrizar en el aeródromo de esa Escuela, sin éxito por los posibles trastornos que acarrearían al tráfico de los aviones de instrucción servirse de él, con los trimotores Ford y otros aparatos de la compañía, según carta que le envía el Tte.Cnel. Berisso al Sr. Spencer Greene de la legación de los Estados Unidos.

En los primeros tiempos la línea se desarrolló semanalmente como aeropostal, según se expresó anteriormente, comenzando en Montevideo, partiendo los sábados a las 06.30 horas hacia Buenos Aires y Santiago; de Morón despegaba a las 08.00 y arribaba a Mendoza a las 14.30, para terminar en Santiago a las 08.00 del domingo.

De Santiago partía los lunes a las 08.00 horas, llegaba a Mendoza a las 10.00, a Buenos Aires a las 16.00 y a Montevideo a las 17.30.

Hacia el oeste el tiempo de vuelo absoluto era de más o menos nueve horas y hacia el este de siete y un poco más, a causa de los vientos predominantes del oeste. En general se usaban los Fairchild, luego que aparecieron en el Río de la Plata, aunque también los Ford trimotores, dependiendo si había pasajeros o no.

Montevideo era la terminal de la ruta aeropostal más larga del mundo, que cruzaba el territorio argentino y Los Andes, remontaba el Pacífico, América Central y el Caribe hasta Miami en los EE.UU. de América, en más o menos 67 horas de vuelo con diferentes tipos de aviones en unos nueve días de viaje. Esta línea ya estaba consolidada, aunque continuaba siendo en realidad un vuelo pionero, sobre todo el cruce de Los Andes, el desierto y la selva con el frente ecuatorial en aquellos aviones fuertes y potentes pero todavía primitivos, comandados por notables aviadores de gran experiencia, con conocimientos profesionales acordes a la época, con muy pocas, por no decir ninguna ayuda terrestre y aérea de navegación; además ellos no se especializaban en volar un solo tipo de avión, bajaban de un monomotor y subían a un trimotor o un anfibio, como a veces acontecía, cambiando su rutina todas las veces que fuera necesario.

Estos aviadores al igual que los de la NYRBA, no tuvieron la suerte de tener entre ellos un Antoine de Saint-Exupéry que exaltara la gesta diaria a que se veían confrontados por la conquista de una ruta, hoy sus nombres se olvidaron, cosa que no pasó con los franceses de la Aeropostal: Mermoz, Guillaumet, Antoine, Reine, Saint-Exupéry .... se seguirán escuchando para siempre, hay una literatura vigente y todos los años aparece algún libro sobre ellos. Lo que para muchos significaba la gloria para toda una vida,

luego de un gran raid, ellos lo hacían casi diariamente, sin percatarse mucho de lo que estaban consiguiendo; a veces, todavía, intervenían a la fuerza en alguna revolución de alguno de los países que cruzaban o servían, como pasó más de una vez; como ejemplo tenemos uno muy cerca: el 1 de octubre de 1930 luego de despegar del Centro de Buenos Aires el bote volador Consolidated Comodore «Buenos Aires» de la NYRBA, matrícula argentina R-ACWZ (luego brasileña PP-PAJ) con siete pasajeros, fue tiroteado por un avión argentino, sin embargo logró llegar a Montevideo.

El primer piloto de la compañía que llegó al Río de la Plata fue, como pudimos ver, Raymond «Red» Williams, quien quedó basado en Montevideo por unos cuantos meses; tenía un verdadero amor por la ciudad, sintiéndose muy cómodo entre los uruguayos, tanto, que decidió obtener el brevet de piloto aviador del Uruguay, para lo cual se hizo socio del Centro Nacional de Aviación y el 10 de abril de 1930 ¡dio el examen correspondiente de «ochos» exigido por la Federación Aeronáutica Internacional!, él que era un verdadero y experto profesional volando aviones mono y multimotores por toda América, incluidos cantidad de cruces de la cordillera; no sabemos quien se atrevió a tomarle la prueba por la que hoy su nombre figura en la corta lista de los brevets otorgados por ese club. Esta actitud nos habla de su humildad, y de la calidad de su personalidad.

Según el Cap. del Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos, Albert W. Stevens, en su largo artículo publicado en la National Geographic Magazine de mayo de 1931, «Flying the 'Hump' of the Andes» («Volando la 'giba' de Los Andes»), Williams era uno de los mejores pilotos que volaba las montañas y en cada cruce le tocó volar en las más tremendas condiciones, cada vuelo según él era peor que el último.

Existe un testimonio escrito de un viaje intercontinental en la primera época de la Panagra, que se lo debemos al pasajero de la compañía Sr. Junius B. Wood, a quien ya dimos a conocer anteriormente, según su larga reseña con algunas históricas fotografías de un vuelo de Montevideo a Miami, publicado en The National Geographic Magazine de marzo de 1930, donde narra en forma pormenorizada sus impresiones de lo que le tocó vivir en las 66 horas y 50 minutos de vuelo, en las cuales se usaron ocho aviones diferentes (de ellos tres anfibios) y ocho tripulaciones (pilotos, copilotos, mecánicos y radioperadores)

En uno de estos vuelos continentales realizado en el primer tercio de 1930, fue único pasajero entre los EE.UU. y Montevideo don Pedro Benito Solari, importante plantador de citrus del norte del litoral uruguayo, trayendo consigo una serie de mudas de naranjos, en un vuelo que duró nueve días, como así se lo manifestó al autor alrededor del año

1968, volando ambos un Piper bimotor entre Melilla y Salto, 500 Km. al norte; más que un pasajero, era como si formara parte de la tripulación, acompañando en las buenas y en las malas a los diferentes aviadores que le tocó en la larga ruta, en aquel año de 1930. El último avión era un trimotor Ford y con él llegó a Melilla.

La ampliación de los servicios

El viernes 2 de mayo de 1930 la compañía inauguró un servicio rápido de correo aéreo entre los Estados Unidos y el Uruguay, con la llegada a Melilla, a las 17 y 20 horas del Fairchild FC-2W2, matrícula NC 9715, que vino al mando del piloto Harry Colliver, con el mecánico B. Dávila. El servicio había dado comienzo en Nueva York, siendo el legendario Charles A. Limbergh quien lo inició siete días antes con un Lockheed Sirrus. En ese largo itinerario se emplearon diez aviones diferentes, arribando el postrero a Santiago de Chile el 1° de mayo a última hora, partiendo Colliver de esa ciudad al otro día temprano, quien con escalas en Mendoza y Morón, Buenos Aires, arribó a Melilla en Montevideo, luego de 8 horas 20 minutos de vuelo.

Casi simultáneamente con el avión de Colliver aterrizó Raymond «Red» Williams en un Curtiss «Kingbird» monoplano de ala alta, bimotor de 300 HP cada uno, matrícula NC 310, aparato que aparentemente iba a estar asignado al cruce de la cordillera, sin embargo no se oyó hablar más de él. Al día siguiente partieron los dos aviones de regreso, continuando el Fairchild con su rutina, siempre al mando de Williams.

Completados ocho meses de servicios semanales la compañía, luego de las autorizaciones correspondientes de los países que unía, decidió aumentar las frecuencias, haciéndolas bisemanales, recayendo en los días martes y viernes las salidas de Montevideo, a las 07.00 horas y en los días lunes y jueves las llegadas, a las 17.00 horas. En general a Santiago arribaban del norte el día anterior a Montevideo y del este en el día.

En agosto de 1930 la Panagra hizo un arreglo económico con el Centro Nacional de Aviación de Montevideo, por el cual tras un amistoso subarriendo, Melilla quedó como estación terminal, solucionando el problema pecuniario del club, que en esa época no era muy bueno. La empresa nunca levantó o construyó ni siquiera una casilla, usando las pobres instalaciones del Centro para el recibimiento y la partida de los aviones y de los posibles y escasos pasajeros, atando sus aparatos fuera de los hangares cuando pernoctaban en el aeródromo. Este arreglo comercial lo realizó la firma Enrique Bonino y Cía. que representaba a la Panagra en Montevideo, instalada en la calle Ituzaingó 1467.

El cruce de la cordillera representaba un desafío permanentemente para aquellos aviadores pioneros, con sus máquinas desprovistas de las comodidades actuales, no solo desde el punto de vista de ayudas instrumentales y electrónicas, para atemperar el frío, aunque sus aviones eran cerrados, se vestían de pies a cabeza con ropas de cuero forradas de piel; llevando oxígeno individual que usaban según las circunstancias. En los primeros años, cuando solo se movilizaba el correo, estaban asignados al cruce especialistas como lo fueron primero, Raymond «Red» Williams y luego Cliff Travis y Charles J. Robinson (este último como se verá lo abandonó la suerte en julio de 1932, desapareciendo con su avión).

Hasta el mes de mayo de 1931 la compañía continuó usando para el último tramo de la ruta, unicamente los aviones monomotores Fairchild FC-2W2, en ese mes a partir del día 8 comenzó a operar alternando con estos, los Loening «Air Yachts» C2-C anfibio monomotor Pratt - Whitney «Wasp» de 425 HP, biplano con flotador central y tren retráctil matrícula NC 9717, extraño pero eficiente aparato que volaba entre Buenos Aires y Montevideo; y desde el 18 de junio solamente con el Loening.

Los pilotos que hacían este servicio eran: John Wagner y Warren Smith, quienes se alternaban en los vuelos.

El 6 de octubre de 1931 se inauguró el verdadero servicio de pasajeros entre el Uruguay y los Estados Unidos; primero se había extendido hasta Santiago de Chile el 15 de agosto con 15 aviones trimotores Ford 5-AT-C. Para comenzar desde Montevideo, el 5 de octubre llegó el trimotor NC 8417 «San Pedro» (que había pertenecido a la NYRBA, compañía a esta altura absorvida por la Pan American) al mando del piloto C.J.Robinson. El «San Pedro» había arribado a Morón al mando de Thomas Jardine, procedente de Mendoza Y Santiago, conduciendo a varios invitados y altos funcionarios de la empresa, entre los primeros se encontraba el Capitán Aviador Ralph H. Wooten, Agregado Militar a la embajada de los Estados Unidos en Santiago, quien en 1945 estuvo en el entonces Aeropuerto Nacional de Carrasco, aún sin inaugurar, en una «Fortaleza Volante» B-17, como General, Jefe del Comando del Caribe. En Morón se hizo cargo del aparato Robinson, haciendo él el tramo a Montevideo y regreso a Buenos Aires, conduciendo periodistas invitados, entre ellos vino don José María Peña del diario «La Mañana», años más tarde Director de Aeronáutica Civil del Uruguay. Desde Morón a Santiago los pilotos fueron W.B.Smith y Robinson, el mecánico E.W. Robitaille, el radio operador G. Angur y el auxiliar W. Thomas; haciendo el vuelo desde Montevideo a la capital chilena en ese día del 6 de octubre de 1931, allí fueron recibidos por el Sr. Dagnino, Gerente de la PANAGRA en Chile.

Los trimotores Ford arribaban y partían dos veces por semana fueron además del NC 8416 «Santa Rosa», el NC 400 «Santa Mariana» y el NC 4024 «San Pablo» (ex NYRBA). Sus pilotos: Giordini, Warren Smith, C.J. Robinson, Harry Colliver, John Wagner y Henry E. Shea.

A partir del 26 de noviembre de 1931 la PANAGRA cambió los días de operación, quedando los miércoles y los sábados para la salida de Montevideo y la llegada los martes y los sábados. De Santiago los martes y los sábados salían hacia el este, llegando del norte el día anterior.

En el año 1932 la compañía fue consolidando la línea, extendiendo sus servicios en la República Argentina, efectuando escalas dentro de la ruta entre Santiago y Buenos Aires, si así lo exigían las circunstancias, teniendo en el aeródromo Presidente Rivadavia de Morón, la estación de transbordo, donde en pocos minutos se cambiaba de avión, dependiendo de la cantidad de pasajeros y correpondencia para Montevideo, el tipo de máquina a usar. A fines de febrero se puso en uso en este tramo de Buenos Aires - Montevideo el Lockheed Vega monomotor de 450 HP Pratt and Whitney, ala alta, para seis pasajeros, matrícula NC 9424.

Lamentablemente, la empresa que en el sur del continente no había tenido accidentes graves, el sábado 16 de julio de 1932 tuvo el primero de esa entidad al desaparecer en un cruce de la cordillera entre Santiago y Mendoza, durante una tormenta de nieve, el trimotor Ford «San José», matrícula NC 403H, el cual era comandado por el experimentado piloto Charles J. Robinson, yendo en la tripulación el radio telegrafista C.W.Myers y el auxiliar N. Woods, con seis pasajeros en la cabina. Había partido de Los Cerrillos a las 06 y 40 horas, pasaron las horas y no se tuvieron más noticias de él, dándosele por desaparecido. Sobre este accidente se tejieron muchas historias, pues el aparato no fue hallado por varios años, a pesar de habérsele buscado durante un tiempo por parte de los pilotos de la compañía que usaron los aviones que quedaron libres, tanto en Santiago como en Mendoza; ofreciéndose además un suculento premio de 10.000 pesos argentinos (5.000 de la Panagra y 5.000 de los amigos de uno de los pasajeros) por noticias ciertas sobre los restos del avión. Se dijo por la prensa que uno de los pasajeros era portador de una fortuna en oro amonedado y en barras. Finalmente al cabo de dos años fue hallado el 22 de marzo de 1934, del lado argentino a 36 kms. al sur del Puente del Indio.

Hasta el día del accidente los aviones de la Panagra cruzaron 578 veces la cordillera sin novedad, transportando un total de 803 pasajeros y muchos kilogramos de correspondencia.

La línea continuó su rutina sin que este accidente la perturbara más de lo lógico para aquella lejana y pionera época del transporte aéreo, sobre todo teniendo en cuenta el peligro y la incomodidad que representaba el cruce de la cordillera con el frío, la falta de oxígeno, la turbulencia, etc.; sin embargo como era de esperar siguió su curso, teniendo una respuesta normal en los posibles usuarios.

Como forma de ayuda a los pilotos de la compañía, a partir del 8 de mayo de 1933, la Panagra instaló al lado del Cristo Redentor, en plena cordillera de Los Andes, un puesto de observación con sendas estaciones telefónicas y de T.S.H. (telegrafía sin hilos), por medio de los cuales daba información de último momento a los aviones que intentaban el cruce. Este puesto se transformó el 30 de marzo de 1934 en observatorio meteorológico al inaugurarse ese día una estación que fue la más alta del mundo, a 4.000 mts. de altura, por parte de la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología de la República Argentina.

En 1932 y 1933 la compañía efectuaba varias escalas en territorio argentino en el viaje entre Montevideo y Santiago y viceversa. Luego de su parada en Morón, procediendo de Montevideo, podía cambiar de avión y pilotos, saliendo siempre en un trimotor Ford a las 08 y 15 los miércoles y los sábados, haciendo su primer aterrizaje, si las circunstancias así lo exigían en Rufino, luego en Laboulaye, después en Villa Mercedes, San Luis y llegaba a Mendoza a las 13 y 45 y a las 16.00 a Santiago, de donde salía los jueves y domingos a las 08.00 hacia Ovalle, Antofagasta, Arica, etc.

En enero de 1934 salían tres aviones semanales de Montevideo hacia el oeste y llegaban otros tres desde Buenos Aires los días martes, jueves y sábados; y en junio de ese año, en la ruta hacia Santiago se agregó Junín a las escalas y se comenzó un servicio adicional a Santiago y vice versa desde Morón, partiendo los lunes a las 08 y 15, con llegadas los jueves a las 15.00 horas.

En uno de los primeros vuelos de los días lunes, la compañía sufrió otro gravísimo accidente el 11 de junio de 1934, a causa de la niebla que envolvía la provincia de Buenos Aires. El trimotor Ford «Santa Mariana», matrícula NC 400H, había partido de Morón a las 08 y 25 horas, al mando de los pilotos Charles F. Lindenberg y Samuel E. Eissenmann, con el radio telegrafista James Raley y el funcionario de la sección tráfico de la empresa, el chileno Maxwell Smith. Todavía en aquellos años los pilotos no volaban regularmente por instrumentos, ni sus aviones estaban acondicionados para ello, generalmente usaban la brújula, el altímetro y el indicador de inclinación y virajes (aguja y bolita), sin el horizonte artifi-

cial; normalmente volaban por debajo del «plafond» visual, como en este caso que iban tan bajo, para mantener el contacto con el suelo, que en determinado momento, quizá confundidos por el espejo de las aguas de la Laguna Mar Chiquita, diez y siete kilómetros al noroeste de Junín y a cuatro mil metros de Agustina, tocaron sus aguas a velocidad de crucero, capotando, quedando el aparato semisumergido a unos cuatro mil metros de la costa. Uno de sus pasajeros, el Ingeniero chileno Carlos Alessandri Altamirano sobrino del Presidente Alessandri, salvó su vida y logró sacar los heridos afuera, sobre las alas del Ford, quienes fueron auxiliados por medio de un único bote del lugar, pereciendo cinco tripulantes y pasajeros en este accidente. El avión fue recuperado y rehecho en 1938, volviendo a volar.

En 1933 y 1934 se comenzó a producir una revolución en el transporte aéreo, con el advenimiento de los modernos aparatos de línea que fueron el Boeing 247, el fugaz y único Douglas DC-1 y el notable antecesor del DC-3, el Douglas DC-2, bimotor Wright Cyclone de 710 HP, ala baja, metálico, de 14 asientos y una velocidad de crucero de 170 millas por hora, avión que hizo su primer vuelo el 11 de mayo de 1934. La Panagra recibió el primero de estos magníficos aparatos adquiridos poco tiempo antes, el 27 de agosto de 1934, se trataba del Nº de constructor 1301, matrícula NC 14268, al que se bautizó «Santa Ana» poniendolo en servicio en la costa oeste de sudamérica, para remplazar a los Ford trimotores, desde Panamá al Río de la Plata, adquiriendo seis de estos nobles aviones para la línea. Con ellos logró reducir el tiempo de vuelo a los Estados Unidos en seis días desde Montevideo y en cinco desde Santiago, con comodidad (contaba con calefacción, ventiladores individuales, cabina insonorizada) y seguridad (estaba provisto de instrumentos girocópicos, horizonte artificial y giro direccional, radio y radio compás).

Sin embargo existía un problema, por lo menos en Montevideo, era su performance para el aterrizaje y el despegue, practicamente estaba en el límite de operación para la mayor distancia del aeródromo de Melilla que era unos 700 mts., manteniéndose la línea gracias a la pericia de los pilotos de la Panagra.

Las frecuencias fueron incrementadas con este nuevo avión en base a su velocidad y facilidad para el vuelo por instrumentos, llegándose a partir del 7 de febrero de 1937 a cinco servicios semanales, teniendo ahora un viaje a los Estados Unidos, una duración de cinco días desde Montevideo, demorando desde Morón a Santiago unas cinco horas de vuelo; además se hizo una nueva escala en Córdoba, antes de Mendoza en el tramo de Morón a Santiago; efectuándose asimismo otro servicio diferente hasta La Paz, Bolivia, con escalas en Tucumán, Salta y Jujuy, que no forma parte del este trabajo.

Poco tiempo después de haberse inaugurando estas frecuencias, el 23 de agosto de 1937 en un vuelo entre Mendoza y Córdoba que realizaba el DC-2, matrícula NC 14298 «Santa Elena» en el cual iba solo la tripulación, conformada por los pilotos C. Pursely y F. de Césare y el auxiliar C. Thomas, se accidentó en la localidad de Nogolo, en una región de cerros altos en la Provincia de San Luis, mientras volaba por instrumentos, a causa de la niebla que cubría la zona, chocó con uno de los picos de la Quebrada de Los Molles, incendiándose y pereciendo su tripulación.

La línea por el Pacífico era evidentemente más corta y menos problemática que la del Atlántico, con aeródromos y poco a poco aeropuertos que fueron haciendo esta ruta más segura y acogedora, luego que se lograba el cruce de la cordillera, usándose siempre aviones y pocos o ningún hidrovolante, cosa que no pasaba por el Atlántico, cuyos caballos de batalla eran los botes voladores y aviones con flotadores o pontones. Normalmente desde el Río de la Plata, cuando se quería viajar a los Estados Unidos por vía aérea no se dudaba, se usaba la Panagra, difícilmente la Pan American o Panair, cuyo punto inicial era el Puerto Nuevo de Buenos Aires, pasando por Montevideo, Río Grande, Porto Alegre, etc., salvo que se tuviera que ir por Brasil, como podía ocurrir.

La ruta del Pacífico estaba consolidada. Santiago y Montevideo estaban separadas por pocas horas. Paradojicamente los problemas fueron generados por el progreso y el advenimiento de los nuevos e insuperables Douglas DC-3 que abrieron para siempre el camino de los cielos. En Uruguay no existía más que el aeródromo de Melilla (hoy Aeropuerto Angel S. Adami), pequeño, privado, sin ninguna comodidad ni seguridad; la aviación y el adelanto que significaba, todavía no se tomaba seriamente en Uruguay, por lo cual cuando la compañía cambió sus aviones de línea por el DC-3, se terminó la unión entre Montevideo y Santiago, tuvo que pasar muchos años para que esto nuevamente ocurriese. El gobierno uruguayo apostó al futuro de la hidroaviación.

En setiembre de 1937 la Panagra comenzó a recibir los primeros DC-3, poniéndolos en uso en esos meses, a medida que iba retirando o negociando a otras líneas los DC-2.

El 1° de junio de 1938 la empresa suspendió sus servicios a Montevideo por falta de aeropuerto apropiado, finalizando de esta manera casi diez años de mutuo provecho, aunque casi podría decirse que este provecho fue unilateral, favoreciéndose netamente la población uruguaya.

Notas

(1) Compañía aérea local que había comenzado en 1927 como fumigadora, la cual cambia su denominación el 4 de setiembre de 1928 por Peruvian Airways Inc. y nueve días más tarde realiza con un monoplano Fairchild FC-2, de 220 HP Wrigth (Fairchild Cabin Model 2) el primer vuelo regular entre Lima y Talara; y en enero de 1929 ya con Trippe en el directorio, por toda la costa peruana desde Mollendo al sur hasta Guayaquil en Ecuador). Es en esta recién nacida línea aérea que viajan en el Fairchild Type 71 de 410-450 HP P y W Wasp, matrícula NC 9798 como pasajeros, el 29 de abril de 1929, los tripulantes del avión uruguayo ARME-2 «Montevideo», Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, May. Rogelio Otero y mecánico Dagoberto Moll, este último en camilla, de Paita en el norte del Perú hasta Lima; luego de haber arribado desde Tumaco en Colombia en un Junkers F13 de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), pues habían perdido su aparato en un aterrizaje forzoso por incendio en plena selva de aquel país, en un vuelo de Montevideo a Nueva York)

(2) Avión que llevaba la matrícula NC 6853, el cual actualmente pertence al acervo del National Air and Space Museum, en Washington D.C., donde se exibe.

(3) Aunque los primeros aviones como el Fairchild FC-2W2 matriculado NC 8039 ostentaba en su fuselaje un temprano acrónimo «PAGAI» que significaba Pan American Grace Airways Inc., prontamente cambiado por PANAGRA y PAA GRACE en medio del fuselaje.

(4) Existe una fotografía de ese momento histórico, donde se aprecia un Fairchild con su motor en marcha y en su lado izquierdo unas quince personas, entre mujeres y hombres.

(5) Avión monoplano de ala alta con lugar para 12 pasajeros, que tenía motores Pratt and Whitney de 420 - 450 HP.

(6) Entre estas dos últimas ciudades, por medio de la línea de hidroaviación de esta compañía que funcionaba en el Río de la Plata.

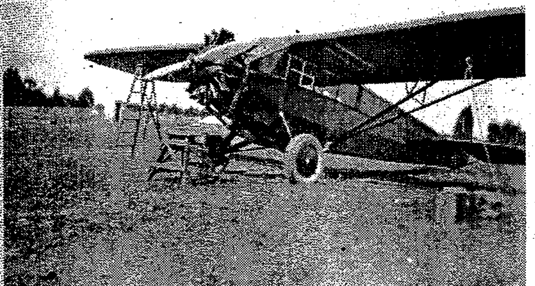
(7) Quien era Vice-Presidente de la empresa y había sido fundador de la primitiva Pan American Airways, cuando aún no tenía aviones; y en 1937 fue en Buenos Aires, Presidente de la Compañía Sudamericana de Aviación S.A., firma que se había establecido en el aeródromo de San Fernando.

LA PANAGRA BIBLIOGRAFIA

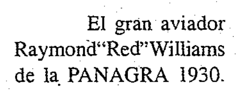
- "Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" Tomo II por Antonio M. Biedma R.
- «Imperios del Cielo» por Anthony Sampson
- «Airlines of the United States since 1914» por R.E.G. Davies
- «PAN AM an airlines and its aircraft» por R.E.G. Davies
- «Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya» Tomo I por Tte.1°(Av.) Juan Maruri.
- «El Correo Aéreo Transandino» por el Dr. Augusto Victor Bousquet
- «Anuario 1938 - 1939» por Antonio M. Biedma R.
- Revistas: Alas, Revista Aeronáutica Argentina, Avia, Aero Digest (Revista Aérea Latino Américana), Revista Aérea Latino Americana
- «Aeropuerto Angel S. Adami, Melilla, 75 años de Historia» por Juan Maruri
- «Flying the 'hump' of the Andes» por Cap. Albert W. Stevens
- «Flying the World's Longest Air-Mail Route» por Junius B. Wood
- Libro de vuelos del Aeródromo de Melilla
- Diarios de Montevideo: «La Mañana», «Imparcial», «Diario del Plata», «El Día»
- Diarios de Buenos Aires: «La Nación»
- Documentos y fotos del autor.

Capítulo 8

PANAGRA.

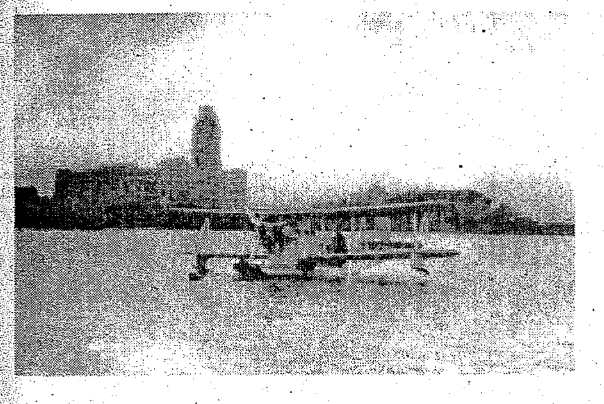


Melilla, 1930.
Fairchild FC-2W2
de PANAGRA,
avión postal y de
pasajeros matrícula
NC 8039

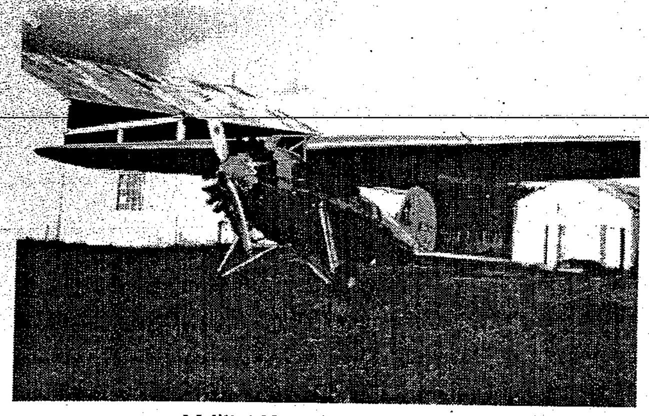


El gran aviador
Raymond"Red"Williams
de la PANAGRA 1930.



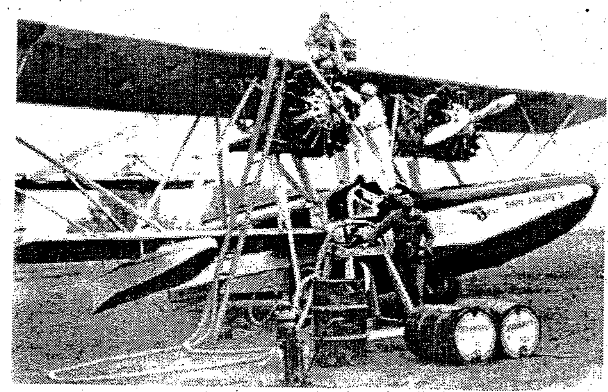


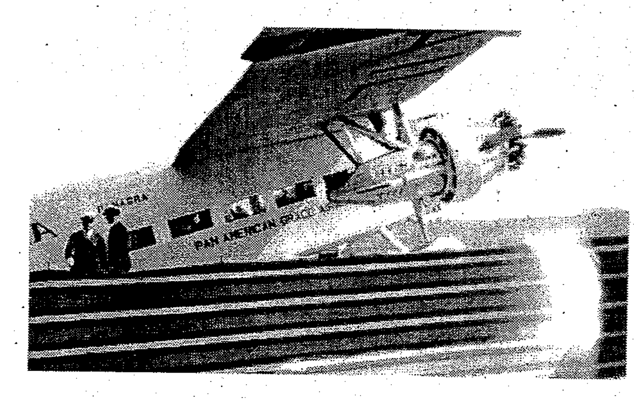
Puerto de Montevideo,
1931.
Loening "Air Yatch"
matrícula NC9717 de
PANAGRA.
Colección
O.L. Rodriguez.



Melilla, 28 de febrero de 1932.
Lockhead Vega matrícula NC9424 de PANAGRA.

1934 - Melilla
Sikorsky S-38 De
PANAGRA
Aldo Beranrdinis.
Arriba del ala.

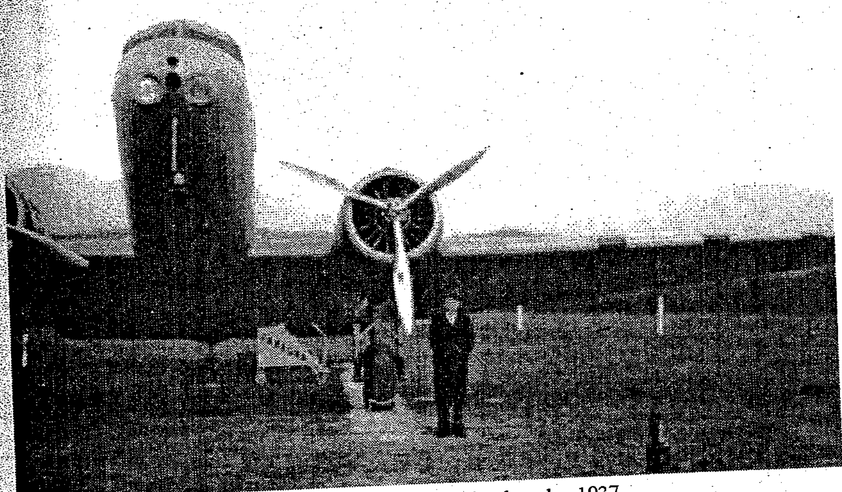




Morón Bs. As., 27 de febrero de 1934, trimotor Ford de la PANAGRA que hacía la carrera a Montevideo. pronto para partir hacia Melilla.



Puerto de Buenos Aires, circa 1934 Sikorsky de PANAGRA. Colección Diego M. Lascano.



Jujuy Rpca. Argentina, setiembre de 1937.
Douglas DC-2 de PANAGRA que había salido de Melilla, Montevideo, matrícula C14292; al frente Prof: Eduardo Roubaud, delegado a la III Comisión Regional Mêteorológica, rumbo a Lima.

Pan American-Grace Airways, Inc.
TALÓN DEL PASAJERO
Nombre ANGEL R. PONI
De MONTEVIDEO
A BUENOS AIRES
Tarifa $ 30.00
Viaje No. 5415 Fecha 19/4/37
15152
1

CAPITULO 9

PAN AMERICAN AIRWAYS EN URUGUAY

Introducción

Anteriormente, en el capítulo 8 habíamos visto el nacimiento de la Pan American y como la Panagra, su subsidiaria, había llegado con aviones a Montevideo por la ruta del Pacífico.

También vimos en el capítulo 7 como la Pan American absorvió a la NYRBA, quedando libre por esta causa la ruta del Atlántico, que esa empresa explotaba, por lo cual no había impedimento para envolver con sus alas el continente, cosa que desde un principio tenía en mente su creador y principal impulsor, Juan Terry Trippe.

Antes de que llegara el primer avión de la Panagra a Montevideo, arribó a su puerto un hidroavión de la Pan American, en un vuelo de estudio por el Atlántico. Se trataba de un monoplano Fokker «Super Universal» con motor P y W de 420 H.P., de seis asientos, aparato que vino al mando de James D. Summers con el mecánico Yatzko, trayendo de pasajero al aeronauta y aviador Eduardo Bradley, en esos momentos Secretario de la Dirección de Aeronáutica Civil de la República Argentina, quien en pocos meses pasaría a servir a la Compañía como Gerente Comercial y en 1937 como Presidente del Directorio de Pan American Argentina S.A.

Al ser absorvida la NYRBA por la Pan American y luego de los problemas que acaecieron por la revolución de setiembre de 1930 en la República Argentina y la de octubre en el Brasil, los vuelos internacionales desde y hacia esos dos países por el Atlántico, quedaron en suspenso. Por otra parte en el Brasil se estaba reorganizando y transformando la NYRBA do Brasil, con toda su infraestructura y material volante de la Panair do Brasil, cosa que quedó finalizada el 21 de diciembre de 1930.

La línea de hidroaviación entre Buenos Aires y Montevideo, una vez más quedó suspendida, cuando realmente se había consolidado y contaba con una clientela segura.

Montevideo quedó unido al resto de América solamente por la vía de la aviación postal, mediante la Panagra y la Aéropostale; pocos pasajeros eran transportados por estas compañías, recién el 6 de octubre

de 1931 la Panagra inauguró un verdadero servicio de pasajeros hasta los Estados Unidos.

La época de la hidroaviación

Prontamente esto se vió solucionado a partir del martes 3 de noviembre de 1931, con la llegada al Puerto de Montevideo del Consolidated Commodore, matrícula P-BDAH (ex NC665M) de la Panair de Brasil, al mando de los pilotos Henry E. Shea y Jack Gele de Francony, con el radio operador A.C. Lima y el aeromozo David Quiroga; en el primer vuelo regular de la compañía. Estados Unidos - Buenos Aires - Estados Unidos por el Atlántico. Este servicio se había iniciado en Miami, Estados Unidos, con otro Commodore, el 26 de octubre. El aparato traía cinco pasajeros, entre ellos el Vice Presidente de la Panair G.L. Rilt quien al penetrar el territorio uruguayo mandó un radiograma de saludo al Presidente de la República, Dr. Gabriel Terra, al igual que al Presidente del Círculo de la Prensa; también venían el Capitán aviador Henrique R. Dyott Fontenelle y el Tte. Antonio Lemos Cunha, ambos representantes del Ministerio de Comunicaciones de Brasil. En Montevideo desembarcó un pasajero e inmediatamente levantó vuelo hacia Buenos Aires, donde arribó al Puerto Nuevo a las 13 y 20. Allí era esperado por el Ministro de Guerra. Gral. Francisco Medina y otras autoridades, quienes hicieron un vuelo en otra aeronave semejante matrícula P-BDAA, de una hora de duración sobre la ciudad.

Esta fue la extensión de la FAM-10 del Correo de los Estados Unidos a Buenos Aires y retornó en el también viaje inaugural hacia el país del norte, el domingo 8 de noviembre con el Commodore P-BDAA (ex NC 658M) con la misma tripulación, comenzando de esta manera los servicios de la Pan American Airways en el Río de la Plata. El servicio finalizó en Miami, el 16 de noviembre.

Para amarre y atraque de las aeronaves se usó el mismo flotante que tenía la NYRBA, el cual estaba fondeado en el espejo de agua comprendido entre el Muelle «B» y el Muro de cintura; esta balsa fue donada al Servicio Aeronáutico de la Armada en 1934, luego de haber recibido la compañía, otro flotante techado o pontón, semejante a una gran caja de zapatos, con un letrero sobre sus ventanas que decía «Pan American Airways», donde se daba el servicio y atracaban los botes voladores Consolidated Commodore y luego los Sicorsky S-42. Allí se instaló una estación de radio para comunicarse con las aeronaves en vuelo.

El representante en Uruguay era la misma firma que atendía a la Panagra, Enrique Bonino y Cía.

En el Río de la Plata para diferenciar los servicios de la Panagra, que eran por el Pacífico, con los de la Pan American Airways que eran vía Atlántico, se empleaba el acrónimo Panair para estos últimos, en los cuales se usaban en determinados casos las aeronaves de Panair do Brasil (que al principio eran cuatro botes voladores Commodore y cuatro anfibios Sicorsky S-38), como ocurrió muchas veces.

En los primeros tiempos la frecuencia era semanal, partiendo desde el Puerto Nuevo de Buenos Aires, los domingos a las ocho de la mañana; de Montevideo salía a las diez y llegaba a Miami el otro domingo a las diez y siete horas, con pernoctes en: Porto Alegre, Río de Janeiro, Bahía, Fortaleza, Belem do Pará, Puerto España (Isla Trinidad) y San Juan de Puerto Rico.

Desde Miami arribaba al Puerto de Montevideo los martes, habiendo partido de aquella ciudad el martes de la semana anterior, con las mismas etapas que a la ida.

Poco tiempo después, el día de salida del Río de la Plata se cambió para los jueves a la misma hora, manteniéndose los martes como día de arribo del norte.

La línea se mantuvo y se fue consolidando, aunque era más usada en los vuelos hacia los Estados Unidos la Panagra, que hacía la ruta por el Pacífico, la cual resultaba más corta; por supuesto que los pasajeros para Brasil u otras escalas en la ruta atlántica iban por la Pan American Airways o Panair.

Los vuelos también eran postales desde el Río de la Plata. La República Argentina por Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 5 de diciembre de 1931, autorizó a la compañía a establecer un servicio regular de correo aéreo entre esta república, los Estados Unidos y los países y posesiones que tocaran en su ruta. En Uruguay fue más que fácil, la Pan American continuó con los convenios concertados con la NYRBA en febrero y agosto de 1929.

Las aeronaves que se usaban en la ruta atlántica eran los botes voladores Commodore, los cuales fueron mantenidos en la compañía por muchos años, llegando al Río de la Plata siempre los pertenecientes a la Panair do Brasil.

En 1934 se sumaron a estos bimotores los cuadrimotores, también botes voladores, Sicorsky S-42, aeronaves con las cuales se comenzaría en 1935 la conquista de las rutas del Pacífico. En su cabina estaban dispuestos 32 asientos, con mucha comodidad; venía equipado con motores Pratt & Whitney Hornet de 700 H.F. cada uno, con una autonomía de mil doscientas millas terrestres.

EL viernes 24 de agosto de 1934 a las 9 y 30 horas llegó la primera de estas grandes máquinas, se trataba del matriculado NC 822M y bautizado «Brazilian Clipper», el que vino al mando del Jefe de Pilotos de la empresa Comandante Edwin C. Musick, uno de los más famosos pilotos de la línea aérea de todos los tiempos, quien comenzaría las rutas del Pacífico y del Atlántico; lo secundaba otro conocido aviador el Cte. Michael Laporte y el respaldo de una tripulación compuesta por radiotelegrafista, mecánicos y aeromozos. Entre los pasajeros venía el Presidente de la empresa, Mr. Juan Terry Trippe. El arribo de esta aeronave a Montevideo concitó el interés del gobierno, la prensa y el público, que se volcó al puerto para observar el primer cuadrimotor que vino al país. Se hizo presente en representación del Poder Ejecutivo, el Vice Presidente de la República, Dr. Alfredo Navarro y una numerosa comitiva. Una hora más tarde partió para Buenos Aires, donde amerizó en el Puerto Nuevo, ante una multitud de más de diez mil personas, entre quienes se encontraban autoridades nacionales, aeronáuticas y diplomáticas.

El servicio con los bimotores Commodore se continuó brindando, usándose los S-42 cuando el flujo de viajeros de Río A Buenos Aires así lo requería.

El martes 6 de noviembre se inauguró un servicio «ultra rápido» entre los Estados Unidos y el Río de la Plata, con el arribo al puerto del Sicorsky S-42 «Brazilian Clipper», aparato que había partido en el día de Río de Janeiro; vino al mando de los Comandantes G. Swinson y Henry E. Shea, y tripulación. Conducía veintiún pasajeros y correpondencia, en Montevideo subieron once viajeros hacia Buenos Aires.

De esta manera se cumplía el servicio por el Atlántico, alternando el uso de las aeronaves según las necesidades, teniendo como primer factor a mantener, el correo, de acuerdo a las exigencias de esa institución en los Estados Unidos, que era la que subvencionaba con mayor peso el desenvolvimiento de la empresa en esta larga ruta, de la cual gran parte de ella se desarrollaba en el Brasil, donde la Panair mantenía sus líneas costeras, las que se entremezclaban con la Pan American, en mayor intensidad a partir de setiembre de 1934, en que esta compañía obtuvo autorización del gobierno brasileño para realizar vuelos de cabotaje, es decir transportar pasajeros y correo entre los puertos del litoral de ese país, secundando de esta forma la organización que contaba la Panair, la que desde 1933 comenzaba a avanzar por las líneas de penetración en su enorme territorio, sobre todo en la cuenca del Amazonas.

Como se expresó anteriormente, Montevideo era servido por dos tipos de aeronaves dentro de la misma empresa: aviones y botes voladores. Unos en el aeródromo de Melilla, de la Panagra vía Pacífico; y otros en el puerto de Montevideo, de la Pan American vía Atlántico. Con el advenimiento de los modernos aviones de línea en 1934, tales fueron los Douglas DC-2, comenzaron las sustituciones tanto de los aparatos de concepto anticuado, ejemplo los trimotores Ford, como las aeronaves de hidroaviación (más lentas y caro su servicio), si existía la infraestructura adecuada para el aterrizaje de aquellos aviones, los cuales eran más rápidos y cómodos, pero necesitaban mejores aeropuertos. De todas maneras, se fue manteniendo la línea por el Atlántico hasta fines de 1937.

El 28 de diciembre de 1937, la Pan American Airways inauguró un servicio de Buenos Aires a Río de Janeiro con aviones Lockheed L-10 Electra, luego con DC-3, recientemente incorporados a Panair do Brasil, vía Asunción del Paraguay. Esto fue terminante para eliminar la línea de hidroaviación que pasaba por Montevideo, ciudad que por unos meses siguió unida a la red de la Panagra, hasta el 1ro. de junio de 1938 en que fueron sustituidos los DC-2 por los modernos DC-3, causa por la cual también se suspendió esta línea, por no contar con aeródromo adecuado para este material de vuelo que necesitaba más pista que el anterior.

De esta manera Montevideo quedó sin esos servicios aéreos que la unían a los Estados Unidos, aunque como era lógico pensar no se estaba tan alejado de ellos, teniendo a Buenos Aires tan cerca, la cual se mantuvo dentro de la red de Panagra.

Pan American regresa al Uruguay

Con la expropiación del aeródromo de Melilla, el aumento de más de un cien por cien de su área y la finalización de una pista de aterrizaje de césped, pero con base y drenaje, de más de mil metros de longitud en 1944, fue factible que pudieran aterrizar y despegar aviones del porte de los DC-3, a la espera de la finalización del Aeropuerto Nacional de Carrasco en construcción.

Con estas facilidades, una pequeña aeroestación y una plataforma a su frente, que se puso en servicio al tiempo de la pista, la compañía se decidió regresar a Montevideo pero con aviones. Con tal objeto instaló en Melilla un radio faro y la radio que había estado en el flotante del puerto, disponiendo que el primer vuelo o inauguración de la línea se efectuara el viernes 20 de junio de 1944. Ese día acudió a Melilla el

Presidente de la República, Dr. Juan José de Amézaga y Sra.; el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Alfredo R. Campos; el Ministro de Obras Públicas, Sr. Tomás Berreta; el Ministro de Hacienda, Dr. Héctor Alvarez Cina, el Diputado Sr. Luis Batlle Berres y el Embajador de los Estados Unidos, Sr. William Dawson; para recibir al DC-3 de la Pan American, el cual arribó a las 16.00 procedente de Brasil, bajo el mando del Comandante Eugene Vaughn y el co-piloto S. Mikkelsen, con el radio operador W.B. Duffey y el auxiliar J. Lowry; venía como pasajero el Sr. Antonio de Zalduondo, representando a la P.A.A. A los pocos minutos partió para Buenos Aires con dos pasajeros los Sres.: Pascal F. Lucchessi y A.J. Kranaskas, delegados de la Sociedad de Cooperación Interamericana de Salud Pública.

A partir de ese viernes la compañía reanudó el servicio, luego de seis años de haberlo cortado, haciendo seis frecuencias semanales hacia los Estados Unidos y seis arribos de ese destino, teniendo a Buenos Aires como punto final de la línea, todos por la ruta del Atlántico con conexiones con la Panagra, que continuaba haciendo la ruta del Pacífico. En esa época la duración de un viaje a los Estados Unidos era de tres días y medio, usando el DC-3 en todos los tramos.

Al principio de las operaciones, las oficinas estaban situadas en la Avda. 18 de Julio 1000, Oficinas de PLUNA S.A. que fue agente en Uruguay entre 1941 y 1943, meses más tarde estuvieron en la calle Andes 1341 y años después en Avda. 18 de Julio esq. Río Branco. El primer Gerente en Montevideo de esta segunda época fue el Sr. Charles Larrabee.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los asientos en los vuelos de la Pan American no estaban seguros para los pasajeros que no pertenecieran al Gobierno o Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, teniendo en determinadas ocasiones que obligatoriamente ceder su lugar a alguna persona que se beneficiara con la prioridad para viajes aéreos que imponía la guerra. A partir del 14 de octubre de 1945 esta medida cesó para toda América Latina, con la finalización de la guerra en los frentes de Europa y Asia ocurrida meses atrás.

En febrero de 1946, el antiguo piloto de la NYRBA, Humphrey W. Toomey, que volaba en la ruta Buenos Aires - Montevideo, cuando esta compañía fue absorbida por la Pan American, fue nombrado Gerente General de la empresa para la división Latino Americana.

Los vuelos continuaron realizándose en el aeródromo de Melilla, hasta tanto no se fuera acondicionando el nuevo Aeropuerto Nacional de Carrasco. En julio de 1946, dos años después de recomenzar sus vuelos a Montevideo, la compañía se mudó definitivamente a Carrasco, trayendo consigo la radio que usaba en Melilla, por lo cual el aeropuerto pudo contar con enlace tierra - aire y viceversa, pues hasta ese momento no tenía esa facilidad; además instaló cercano al eje norte de la pista norte-sur el radio faro CAR de 380 Kc., que aún hoy está en servicio.

A los pocos días de haberse transladado a Carrasco, con el aeropuerto sin aeroestación y con mínimas ayudas, usando las instalaciones de la todavía sin ocupar Base Aeronáutica N°1, el 17 de julio de 1946, a las 21 y 20, en plena noche, inaugurando el balizaje eléctrico, sin torre de control, aterrizó el primer DC-4 de la empresa que llegaba a Sud América, se trataba del matriculado NC 88884 «Lightfoot». Este cuadrimotor de 1450 H.P. cada uno, podía transportar cuarenta y cuatro pasajeros con toda comodidad, a más de doscientas millas por hora. En él vinieron en el aparato a pleno invitados especiales, periodístas norteamericanos y altos funcionarios de relaciones públicas de la compañía. Con este tipo de aparato se eliminó el trayecto costero del litoral brasileño, suprimiendo Recife y Natal en el viaje a Miami, por lo cual se acortaba el vuelo a un día y medio, haciendo escala solamente en Río de Janeiro, Belem, Puerto España y San Juan de Puerto Rico, de donde se hacía combinación a Miami o Nueva York, demorando desde Montevideo a esta última ciudad 35 horas, incluyendo escalas.

El auge de la Pan American y su desaparición

Con la puesta en funcionamiento diario de los DC-4, el trabajo de pasajeros se hizo más fluído para ambos lados, quizá por la seguridad que brindaban estos ya reconocidos aparatos,primeros transoceánicos en su versión militar, los C-54. El DC-4 fue el tipo de avión que adoptaron la mayoría de la líneas aéreas europeas, incluídas las que en sus países contaban con fábricas de material aeronáutico, como Francia.

En los cuatro meses que van de agosto a noviembre de 1947, con los DC-4 ya en pleno funcionamiento, aunque continuaban en uso todavía los DC-3, llegaron por la Compañía a Montevideo 3261 pasajeros y salieron 3659.

A partir del 1ro. de mayo de 1949, se inició la tarifa de clase económica entre Estados Unidos y Uruguay, ocasionando mayores corrientes turísticas a nuestro país.

EL flujo de turistas fue aumentando a partir del 17 de julio de 1950 al entrar en operación en estas rutas el Boeing 377 «Stratocruiser» para 86 pasajeros, con cuatro motores Pratt & Whitney de 3500 HP cada uno, tipo de avión al que se denominaba «El Presidente» por su

porte, pues su cabina era de dos pisos, con ocho tripulantes a su servicio. Con este aparato el vuelo a Nueva York se pudo efectuar en un día, con paradas solamente en Río de Janeiro y Puerto España. En el vuelo inaugural del 2 de julio vino en él, el Presidente y fundador de la empresa Sr. Juan Terry Trippe, autoridades gubernamentales, de la aviación civil norteamericana, invitados y periodistas.

Lamentablemente el 29 de abril de 1952 con una de estos grandes aviones de la era de los motores a pistón, el matriculado N1039V «Good Hope», se suscitó una tragedia al accidentarse cuando sobrevolaba la selva amazónica de Brasil, en la cual perecieron todos sus 50 ocupantes (41 pasajeros y 9 tripulantes), entre quienes iban ocho uruguayos: el reputado científico Dr. Raúl Piaggio Blanco y su esposa, el Gerente General del Banco República, Sr. Fermín Silveira Zorzi, Sra e hijo, María Renée Larrieux Berretti y el conocido comerciante de plaza Arnaldo Casiano Castro y su esposa, el Comandante del aparato era Albert Grossarth y los copilotos: Lewis A. Penny y John Thomas Powell, con seis tripulantes más. Este accidente conmocionó a la sociedad montevideana por la calidad de los uruguayos que viajaban en la aeronave y aún hoy se le recuerda.

En esa época este tipo de aeronave hacía cuatro vuelos redondos por semana y los DC-4 dos, a los que se les denominaba «El Turista».

A raíz de esta desgracia, los Boeing 377 dejaron de hacer esta ruta, siendo sustituídos por los excelentes Douglas DC-6B de 88 asientos con cuatro motores Pratt & Whitney de 2.500 H.P. cada uno, que entraron en servicio en ese año en la compañía.

Estos magníficos aviones de línea que marcaron una época, al igual que los Lockheed Constellation, y los fugaces DC-7C, fueron el preludio de la era del jet, que ya se entreveía, sobre todo en la imaginación del fundador de la compañía, Juan T. Trippe, hombre visionario que fue el primero en América en tomar el desafío que representa el avión a propulsión a reacción, ordenando en 1955 los Douglas DC-8 y los Boeing 707, que revolucionaron el transporte aéreo y que en aquel año todavía estaba en estudio.

Nuestro país se integró a esta era gracias a la Pan American, que llegó por primera vez con un avión a reacción el 3 de diciembre de 1960, cuando aterrizó en Carrasco un DC-8 de la empresa en vuelo inaugural, iniciando viajes semanales a los Estados Unidos con escalas en San Pablo, Río de Janeiro y Puerto España, alternándose con aviones de motor convencional. En 1962 se aumentaron a dos las frecuencias por semana y en 1967 a tres. Este primer DC-8-20 era el matriculado N803PA «Mandarín» y vino al mando del Comandante William Fisch con nueve tripulantes, entre ellos dos copilotos.

En 1969 la compañía introdujo en su flota los grandes aviones a reacción de fuselaje ancho, comenzando a llegar a Montevideo a mediados de 1970 con los Boeing 747, haciendo una sola escala en los vuelos a Miami y Nueva York, Río de Janeiro, con dos vuelos semanales.

La Pan American seguía prestando su inestimable servicio al Río de la Plata, desde el ya lejano año de 1929, siendo prácticamente a partir de esa época la única empresa norteamericana que llegaba al Uruguay, a la Argentina por un tiempo sirvió Braniff, rivalizando con Pan Am, como se le empezó a denominar en los años setenta. Pero en términos generales se venía gestando un proceso de deterioro económico a partir de 1978, durante la administración del Presidente Carter, luego de la desregulación del sector aéreo, lo cual permitió a la competencia presentarle desafío a la compañía y con ello ir arrebatándole su reinado sobre los cielos del mundo.

En 1979, bajo la presidencia de William Seawell, Pan Am completó la compra de National Airlines por U$S 432 millones, una iniciativa que en su momento muchos analistas consideraron un desastre, en parte debido al alto precio, pero fundamentalmente porque las dos aerolíneas eran incompatibles en todos los aspectos, desde la estructura de rutas hasta el equipamiento para la fuerza de trabajo.

A lo largo de la década de los ochenta, Pam Am se fue desprendiendo de sus mayores activos, incluyendo la sede central en Manhattan por U$S 400 millones y su cadena de International Hotels por U$S 500 millones.

En 1985 fueron vendidas las rutas del Pacífico por U$S 750 millones, y en 1990 las rutas a Londres y otros activos por U$S 400 millones, ambas operaciones concretadas por United Airlines.

En diciembre de 1988 una bomba instalada por terroristas destruyó un "Jumbo" de la compañía, sobre Lockerbie, Escocia, matando 270 personas en el aire y en tierra, lo que constituyó un duro golpe a la confianza de los potenciales pasajeros en los vuelos intercontinentales de la aerolínea. La crisis del Golfo significó el golpe de gracia, generando un impacto del que aún la industria no se ha recuperado.

Durante el último verano boreal, Delta Airlines se involucró críticamente en el futuro de Pan Am, a través de un acuerdo celebrado entre ambas compañías. Según los términos del mismo, Delta accedió a comprar las líneas de la Costa Este y las de ultramar que aún consevaba Pan Am, transacciones que efectivamente se llevaron a cabo en octubre.

También accedió Delta a la compra del 45% del paquete accionario de una Pan Am «reorganizada», que se haría cargo de las operaciones con América Latina, centrándolas en Miami. Por último, Delta se haría cargo de parte de los pasivos de Pan Am.

Pero a medida que la situación financiera de Pan Am empeoró, Delta renegoció los términos de su acuerdo, reemplazando su compromiso de hacerse cargo de U$S 100 millones de las pérdidas de Pan Am por la provisión de hasta U$S 140 millones de financiamiento temporario.

En enero de 1991 la compañía solicitó la protección de quiebra en los Estados Unidos, denominada Capítulo 11.

A fines de noviembre de 1991 Delta había aportado ya U$S 115 millones, y se negó a continuar ofreciendo financiamiento, argumentando que los pasajeros no estaban respondiendo y que no tenía «bolsillos sin fondo».

El juez de la quiebra, Cornelius Black, había concedido hasta las 18.00 horas del 4 de diciembre de 1991 para que Pan Am hallara una financiación para mantener la actividad más allá de ese fin de semana (era un miércoles) pero abruptamente la aerolínea pionera en los cielos latinoamericanos anunció en esa misma mañana del 4 de diciembre su cierre.

El presidente y principal ejecutivo de Pan Am, Russel Ray, que desempeñara este cargo por apenas dos meses, dijo de la decisión de Delta: «Estoy especialmente afligido de que el esfuerzo haya fracasado, luego de que nuestros dirigentes y empleados han demostrado que estaban dispuestos a efectuar sacrificios para mantener la compañía en operaciones. Hoy estamos presenciando el final de una aerolínea cuyo nombre permanecerá grabado por siempre en la historia americana».

Y así será con toda seguridad.

En nuestro país se revocaron sus autorizaciones operativas aeronáuticas el 24 de agosto de 1992, por la Resolución N°71.266 del Poder Ejecutivo.

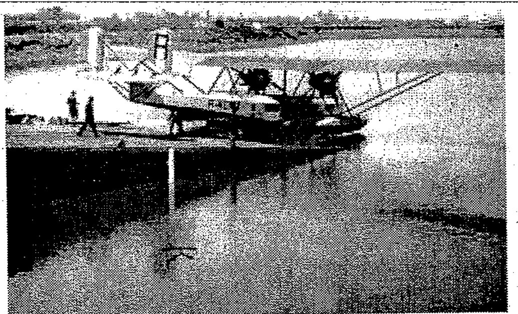
Bibliografía Pan American Airlines

- «Breve História da Aviaçao Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- «Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina» Tomo II por Antonio Ma. Biedma R.
- «Airlines of the United States Since 1914» por R.E.G. Davies
- «An American Saga» por Robert Daley
- «Pan Am, an Airline and its Aircraft» por R.E.G. Davies.
- «The American Air Mail Catalogue»
- Diario de Buenos Aires: La Nación
- Diarios de Montevideo: El Día, Imparcial, El País, La Mañana, El Observador.
- «Historia Cronológica da Panair do Brasil S.A.» por los Comandantes: Orlando Marques Da Silva y Luiz Calainho.
- «Jane's, all the world's Aircraft» 1936 por C.G.Grey y Leonard Bridgman.
- Revistas uruguayas: Aviación Uruguaya, Alas del Uruguay.
- Revistas Argentinas: Avia, Alas
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional
- Anuarios de la Biblioteca Aeronáutica: 1935, 1936, 1937 y 1938, por Antonio Ma. Biedma R.
- Documentos del autor.
- Fotografías del autor y del Sr. Diego M. Lascano.



Capítulo 9

PAN AMERICAN



Puerto de Buenos Aires. fines de 1930.
Consolidad Commodore matrícula Argentina R-ACWT (ex NC666M de NYRBA) luego matrícula P-BDAT de P.A.A.
Colección Lascano.

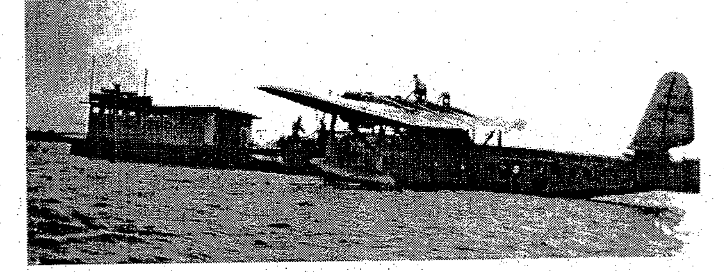


El casi legendario avion Sikorsky S-38, y su piloto el capitan Edwin Musick



Puerto de Montevideo, 5 de Noviembre de 1934.
los comandantes G. Swinson y Henry E. Shea del Sikorsky S-42 "Brazilian Clipper".

PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM
COUPON DE IDENTIFICAÇÃO — NÃO E' VALIDO PARA PASSAGEM
(Para ficar em poder do Passageiro como Identificação)
Sr. ROMULO Pomi
(Nome em maiusculas)
De BUENOS AIRES
Destino MONTEVIDEO
(Escreva VOLTA si for Ida e Volta)
Rota Aerea
No Avião a sahir no dia 14 de Março de 1935
Bagagem permittida gratuitamente 15 ks. lbs.
Passagem Rs.
Quota Prev.
Imposto Transp.
S. R. B. No.
X. O. No.
B- 29552
Form. A
Emittido por Panair do Brasil, S. A.



Colección Diego M. Lascano.
Puerto de Montevideo, 1936.
Sicorsky S-42A matrícula NC15376 de PAN AMERICAN atracado al Flotante de la Cía.

VUELE A NUEVA YORK en el AVION COMERCIAL MAS GRANDE, MAS VELOZ Y MAS LUJOSO DEL MUNDO!

"El Presidente"

PAN AMERICAN

Tribuna Popular, Diciembre de 1950.

CAPITULO 10

SYNDICATO CONDOR LIMITADA

Introducción

Esta empresa brasileña de navegación aérea fue fundada en Río de Janeiro el 1ro. de diciembre de 1927, teniendo como antecedente la Cóndor Syndikat, compañía establecida en Berlín, Alemania, el 5 de mayo de 1924 por el aviador e ingeniero alemán Fritz W. Hammer, con el propósito de promover en el exterior la venta de aviones comerciales de fabricación alemana. De Hammer, puede decirse que fue un fundador de aerolíneas, en 1920 contribuyó a formar en Colombia la SCADTA (Sociedad Colombo - Alemana de Transportes Aéreos) hoy AVIANCA; y más tarde en 1927, la VARIG en Brasil.

El Director General de la recién formada Cóndor no podía ser más nadie que Fritz Hammer, quien a su vez era accionista.

De la Cóndor Sindikat, Montevideo guardaba un precedente aeronáutico del año 1926. En ese año dos botes voladores Dornier Wal fueron enviados vía marítima desde Alemania a Montevideo, donde fueron armados por técnicos alemanes. Con una de estas aeronaves, la denominada «Atlántico» (luego matriculado en Brasil P-BAAA, con la cual se comenzaría las operaciones de la VARIG), se había realizado en 1925 un vuelo de Colombia a La Habana, Cuba, tentando entrar a los Estados Unidos, sin conseguirlo. El grupo de técnicos y aviadores era presidido por el Ing. Fritz W.Hammer, quien invitó a autoridades de la Aduana a realizar un vuelo demostrativo sobre la ciudad el 12 de noviembre de 1926, en uno de los aparatos que era comandado por el Barón von Buddembrock y el Ing. Max Sauer de copiloto, subiendo el Director de Aduanas Sr. Enrique F. Areco y otros funcionarios, integrando además el pasaje el Sr. Carlos Amarelle, Gerente de la firma «Ribereña del Plata S.A.» que representaría en el futuro a la Cóndor en Montevideo.

Las dos aeronaves volaron a Buenos Aires y de allí la «Atlántico» continuó hacia el puerto de Río Grande en el sur de Brasil, adonde arribó el 19 de noviembre de 1926; la otra denominada «Hai», en la noche de su llegada a Buenos Aires fue destruída por una tormenta en el puerto. En el «Atlántico» viajó hacia Brasil el ex Canciller alemán

Dr. Hans Luther, como forma de publicidad para las nuevas aerolíneas que se formarían en Brasil, VARIG y Syndicato Cóndor Limitada.

Luego de haber conseguido los derechos para establecer líneas aéreas en Brasil, la Cóndor comenzó el despliegue de sus medios aeronáuticos mediante la explotación de diferentes rutas por el litoral atlántico con el apoyo de la Lufthansa, la empresa estatal alemana, la cual preparaba, al igual que los franceses de la Aéropostale, el correo aéreo Europa-América del Sur.

Como asevera Aldo Pereira en su inestimable «Breve História da Aviaçâo Comercial Brasileira» «...El Syndicato Condor asumía su importante papel de defensor de los intereses alemanes en la costa oriental de América del Sur. Era parte de la ofensiva desencadenada por Alemania, vale decir por los intereses de la industria y el comercio alemanes...» y poco más adelante «... La Lufthansa, era el arma de los intereses alemanes y el Syndicato Cóndor su brazo fuertemente establecido en el Brasil...»

Los primeros ensayos de correo aéreo en combinación con Europa fueron realizados el 22 de marzo de 1930, con el bote volador Dornier Wal P-BAMA «Jangadeiro», que cruzó volando hasta la isla de Fernando de Noronha donde recibió las sacas postales que trajo el buque alemán «Cap Arcona», acortando en dos días el tiempo entre Hamburgo y Buenos Aires, concertando aeronave y barco, cosa que se fue perfeccionando con el tiempo.

Sumado a esta experiencia, dos meses más tarde el 22 de mayo de 1930, apareció en América del Sur el dirigible Graf Zeppelin, el cual cuatro días antes había partido de Friedrichshafen, Alemania, llegando a Recife con pasajeros, correspondencia y carga, combinando con la Cóndor, la que los llevaba a sus destinos más al sur. Este dirigible hizo innumerables viajes transatlánticos hasta Río de Janeiro en estrecha colaboración con la Cóndor, incluído uno que realizó a Buenos Aires, pasando por dos veces sobre Montevideo el 29 y 30 de junio de 1934.

La Lufthansa tenía sus miras puestas en la conquista postal -comercial del Atlántico Sur, para lo que se fue preparando mediante la combinación de barcos y aviones; dado que estos últimos no tenían la capacidad para el cruce transatlántico.

Se solucionó el problema hasta tanto no hubieran aeronaves capaces de vencer el océano, instalando a mitad de camino entre Bathurst en la Senegambia (Africa Occidental Británica) y Natal en la costa brasileña, un navío con una poderosa catapulta de aire comprimido, el «Westfalen», el cual recogía los botes voladores o hidroaviones, los levantaba, abastecía de combustible y luego los catapultaba.

A partir de mediados de 1933 se comenzó la conquista del Atlántico Sur, con botes voladores y luego hidroaviones, haciéndose varios vuelos experimentales.

La Cóndor en el Uruguay

El primer vuelo de estudio en el cual se involucró al Uruguay tuvo lugar entre el 3 y el 9 de febrero de 1934 de la siguiente forma: el 3 de febrero partió del aeródromo de Tempelhof, en Berlín hacia la ciudad de Stuttgart todavía en Alemania, el Heinkel He 70, monomotor de 600 H.P. con cuarenta kgs. de correspondencia, de donde continuó a Sevilla en España, pasando por Marsella en Francia. De Sevilla despegó un Junkers JU-52 trimotor hacia Bathurst, haciendo escala en Las Palmas, Islas Canarias. Entrega las sacas postales en el vapor «Westfalen» que parte hacia el Atlántico, treinta y seis horas más tarde catapulta el bote volador Dornier Wal Do-18 «Taifun» de dos motores BMW de 600 H.P. hacia las costas brasileñas, donde arriba a Natal luego de 14 horas 10 minutos de vuelo. Allí las sacas son pasadas al Junkers W-34 de la Cóndor, hidroavión monomotor de 630 H.P. matrícula PP-CAN «Tietê» comandado por el aviador alemán, nacionalizado brasileño Wilhelm Mertens, con el mecánico de vuelo alemán Hermann Altralth y el radio telegrafista brasileño Auderico Silvério Dos Santos; este aparato despegó hacia Salvador, donde arribó en la madrugada del día 8 a una improvisada pista iluminada en la bahía de todos los Santos, de allí a Río de Janeiro y luego Santos, de donde continuaron a Florianópolis, haciendo una parada obligada por mal tiempo en la bahía de Paranaguá, de Florianópolis partieron hacia Porto Alegre donde pudieron dormir cuatro horas, continuaron temprano en el día 9 de febrero hacia el puerto de Río de Grande, allí dejaron correo, siguiendo a Montevideo donde llegaron a nuestro puerto al mediodía, entregaron correspondencia y a los treinta minutos partieron con destino a Buenos Aires, amerizando en la Dársena Norte, frente al Yacht Club, finalizando este maratónico vuelo que unió a Europa y el Río de la Plata con la intervención de la Cóndor.

Después de conseguidas las autorizaciones correspondientes y los contratos con el Correo Argentino y el Uruguayo, comienza la línea aérea que unía Río de Janeiro con el Plata, prolongando la ruta regular Río - Porto Alegre, la que a su vez unía Alemania con Buenos Aires con vuelos aeropostales.

El vuelo inaugural tuvo lugar en martes 17 de abril de 1934, desde Buenos Aires, en el Junkers Ju-52/3m, hidroavión trimotor de 650 H.P. cada uno, que tenía lugar para 17 pasajeros, matrícula PP-CAT

«Anhangá», al mando del experimentado aviador alemán Günther Schuster, ex piloto de la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos) de Colombia, había comenzado a volar en 1915 durante la Primera Guerra Mundial. El sábado 14 de abril el hidroavión arribó a Buenos Aires desde Río de Janeiro. Con este vuelo se inició la línea aeropostal Buenos Aires - Europa, partió del puerto de Buenos Aires a las 16.00 horas y arribó a Montevideo a las 17 y 15, llevaba 53 kilogramos de correspondencia.

En los primeros tiempos el servicio era quincenal, arribando del norte los viernes en la tarde. Partía de Montevideo luego de llegar de Buenos Aires los martes; ponía once o doce horas desde Río de Janeiro y viceversa. De Río de Janeiro al norte la correspondencia y los pasajeros salían al otro día de mañana temprano hasta Recife y Natal, donde en botes voladores Dornier Wal la correspondencia cruzaba el océano con la ayuda del buque «Westfalen» y su catapulta de aire comprimido.

El domingo 6 de mayo de 1934 pasó por Montevideo otro de los hidroaviones de la Cóndor, el Junkers Ju-52, matrícula PP-CAV «Caicara» en vuelo de demostración y familiarización, al mando del veterano aviador alemán Heinz Puetz, ex piloto de la marina de guerra germana con 15.000 horas de vuelo en su haber, secundado por el mecánico - copiloto Ernest Nebello y el radiotelegrafista J.A. Paccini. Con este aparato se hicieron varios vuelos de paseo, de demostración de su comodidad, poder y velocidad, subiendo los ministros de Trabajo, Industrias y Defensa Nacional; así como personas conocidas del ambiente aeronáutico, entre ellos Alberto Márquez Vaeza, quien ya estaba tratando de solucionar el problema de la fundación de PLUNA, probando diferentes aparatos de línea aérea; entre las personas que ascendieron en esos vuelos se encontraba nuestra amiga la Sra. Dorotea Magerl, quien nos facilitó un pasaje de ese paseo, el cual tuvo que firmar, donde decía que la compañía no se responzabilizaba por daños o accidentes, que durante el vuelo el pasajero se debía someter a las órdenes del Comandante del aparato, que no se podía fumar, etc. (semejante al formulario que los pasajeros tenían que firmar en los vuelos de la Misión Junkers). Esta aeronave PP-CAV «Caicara» se puso en servicio en los vuelos de Río al Plata junto con la PP-CAT «Anhangá», al igual que sus tripulantes.

Meses más tarde se sumó a estos dos hidroaviones, el «Curupirá», gemelo de ellos, llegando al mando, en el vuelo inaugural, el conocido aviador germano, Barón Rudolf Cramer von Clausbruch, avezado piloto de hidroaviación, quien en junio de 1931 había comandado el gran

bote volador de doce motores Dornier Do-X en el cruce del Atlántico Sur; vino de copiloto - mecánico en el «Curupirá», Franz Radzuy y N. Ferreira de radiotelegrafista.

La firma que representaba en Montevideo al Sindicato Cóndor era «Ribereña del Plata S.A.», cuyo principal era el Sr. Dietrich Böeckelmann, instalada en la calle Piedras N°350, la que a su vez era agente del dirigible Graf Zeppelin para pasajes, carga y correspondencia. En esa firma se recibía la correspondecia que se dirigía al Brasil, Europa y Argentina (a partir del 7 de octubre también a Chile) dando plazo para su entrega hasta las horas 20.00 y 21.00 (según sean recomendadas u ordinarias) del día anterior, demorando en los primeros tiempos a Europa 5 días.

A partir del martes 24 de julio de 1934, el servicio se transformó en semanal con el vuelo inaugural del trimotor «Caicara» al mando de Heinz Puetz, que partió del Puerto Nuevo de Buenos Aires a primera hora de la mañana, pasando por Montevideo una hora más tarde.

Como forma de consolidar su desempeño en el Río de la Plata, la compañía instaló en diciembre de 1934 en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, un dique flotante con el fin de llenar dos misiones, con las cuales se aumentaban aún más las ventajas de su funcionamiento: facilitar por un lado el cómodo embarco y desembarco de los pasajeros y poner en seco las poderosos trimotores que empleaba, para una mejor revisión y reparación de los mismos. Este dique flotante fue usado a partir de 1938 por la empresa CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) como se podrá ver más adelante. En Montevideo no poseía instalaciones, el hidroavión amarraba a una boya cerca del dique de cintura, frente al Muelle «A», en ese lugar bajaban y subían los pasajeros desde una lancha, en forma muy precaria e incómoda.

A partir del mes de abril de 1935 cambiaron los días de salida y llegada de la compañía al puerto de Montevideo, pasando a los jueves la partida a la hora 6.00 horas y el arribo los domingos a las 16.00 horas.

El jueves 4 de abril de 1935 comenzó un servicio aeropostal rápido a Europa de solo tres días a tres días y medio, el Primer Ministro de Alemania, el entonces General de Infantería (luego Mariscal del Reich) Hermann Göring, le envió una carta en ese vuelo al Ministro de Industrias del Uruguay, Dr. Zoilo Saldías, haciéndole notar el éxito de haber rebajado los seis primeros días que se demoraban para el transporte de

la correspondencia entre Alemania y Uruguay a solo tres días y medio, gracias a la combinación de la línea aérea alemana Lufthansa y el Syndicato Cóndor. En ese momento se llevaban ciento cuarenta cruces al océano Atlántico.

Carta al Primer Ministro, General Hermann Gôring, remitida por vía aérea a su Excelencia, el Ministro de Industria del Uruguay, Dr. Zoilo Saldías, en Montevideo. Traducido gracias a la gestión del Agregado de Defensa de la Embajada de la República Federal de Alemania, Comodoro don Franz J. Berger.

Excelencia !

A partir de la fecha el tiempo que demandará el correo del servicio semanal alemán a América Latina entre Alemania y Uruguay, que hasta ahora demoraba seis días, se reducirá a tres días y medio.

Con motivo de este acontecimiento se me hace un grato deber transmitirle mis mejores saludos. Hago propicia esta oportunidad del primer vuelo del servicio rápido, que seguirá operando en ambas direcciones con aviones de la Deutsche Lufthansa y del Sindicato Condor en conexión con aeronaves Zeppelin, para trasmitirle mi alegría por el hecho de que gracias al desarrollo tecnológico del tráfico aéreo nuevamente es posible acortar la distancia entre nuestros dos países por dos días y medio. Con el aumento de la velocidad de las aeronaves integradas a los vuelos transatlánticos regulares logramos reducir el tiempo del intercambio de bienes espirituales y económicos y al mismo tiempo consolidar cada vez más los lazos de amistad entre Uruguay y Alemania. La Aeronáutica alemana se siente muy orgullosa de haber sido la primera en organizar en tan breve plazo la conexión transatlántica semanal que ya registra 140 vuelos en el tráfico rutinario entre Europa y América Latina y que gracias a la valiosa colaboración de su ilustre Gobierno es hoy día un servicio ejemplar de traslado rápido y seguro de correo y pasajeros entre nuestro dos países.

El pueblo alemán, a través de su Aeronáutica, trasmite al pueblo uruguayo sus más cordiales saludos, que se vinculan con el deseo de que este puente aéreo transatlántico pueda contribuir a profundizar aún más la amistad entre nuestras naciones.

Permítame, Excelencia, la expresión de mi distinguida consideración.

Gôring, General de Aviación.

El 7 de octubre de 1935 se inauguró la línea aérea de la Compañía Buenos Aires - Santiago de Chile, con aviones trimotores Junkers Ju-52/3m, iguales a los hidroaviones pero con ruedas, haciendo combinación con los hidroaviones que llegaban del Brasil, transportando pasajeros y correspondencia hasta el aeródromo de Quilmes en Buenos Aires, de donde salían los aviones; allí se construyó una aeroestación igual a la que luego se levantó en el puerto de Montevideo para CAUSA. La salida era los lunes hacia Santiago de Chile y el pasaje desde Montevideo costaba $ 491 pesos oro uruguayos, se tomaba el hidroavión los domingos hacia Buenos Aires donde pernoctaba. Se salía los miércoles de Santiago hacia Buenos Aires, se pernoctaba en esa ciudad y se llegaba el jueves a Montevideo en el vuelo que iba hacia Río de Janeiro.

La compañía sin que moviera mucho pasaje o correspondencia en Montevideo se mantuvo con pocas exigencias durante todo 1936, conservando el servicio. En 1937 previa solicitud, suspendió su escala en nuestra ciudad en el mes de abril, hasta el 31 de octubre de ese año en que la reinició. Nuevamente a partir del 1ro. de marzo de 1938 suspendió la escala a Montevideo, no reiniciándola más al hacer directo Porto Alegre - Buenos Aires, sumándose a esto el comienzo de la línea Montevideo - Buenos Aires de CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), empresa que en su nacimiento estaba muy ligada económicamente a la Cóndor, motivo por el cual no volvió a nuestra capital. A esto hay que agregarle dos cosas, en 1939 el Syndicato Cóndor comenzó a cubrir el servicio a Buenos Aires en aviones cuadrimotores Focke Wulf FW 200 «Cóndor», con los que sobrevolaba nuestro territorio entre Porto Alegre y Buenos Aires directo; con estos aparatos era imposible aterrizar en la corta pista de Melilla, hoy Adami.

Para finalizar digamos que por el Decreto del Poder Ejecutivo de Brasil Nº3523 de la fecha 19 de agosto de 1941, el nombre de Syndicato Cóndor Limitada fue sustituído por Serviços Aéreos Condor Limitada. El 16 de enero de 1943, borrando todo vestigio alemán, esa denominación cambió por la más contemporánea Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Limitada, según el Decreto Nº5197.

Puede decirse que esta empresa pionera en América del Sur, abrió el camino a otras que la continuaron, como fue CAUSA en nuestro país y VARIG en Brasil, las cuales veremos más adelante.

Bibliografía del Syndicato Cóndor Ltda.

- «Breve História da Aviação Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- «La Historia de Lufthansa» por Joachim Wachtel.
- «Efemérides» por Antonio M. Biedma.
- «Anuario 1935-1936» Biblioteca Aeronáutica.
- «Anuario 1936-1937» Biblioteca Aeronáutica.
- «Anuario 1937-1938» Biblioteca Aeronáutica.
- «Anuario 1938-1939» Biblioteca Aeronáutica.
- Diarios Uruguayos: El País, El Día, La Mañana.
- Diarios Argentinos: La Nación, Deutsche La Plata Zeintung.
- Revista Uruguaya: Deutsche Wacht.
- Revista Argentina: AVIA
- Documentos y fotos del autor.

Capítulo 10

SYNDICATO CONDOR



HORARIO a Brasil

Montevideo - Rio de Janeiro - Montevideo

IDA: TODOS LOS JUEVES

Sale de MONTEVIDEO 6.00 h urug.
Llega a PORTO ALEGRE 9.30 » »
» » FLORIANOPOLIS 12.00 » »
» » SANTOS 15.00 » »
» » RIO DE JANEIRO 17.00 » »

REGRESO: TODOS LOS DOMINGOS

Sale de RIO DE JANEIRO 5.00 h urug.
» » SANTOS 7.00 » »
» » FLORIANOPOLIS 9.00 » »
» » PORTO ALEGRE 12.00 » »
Llega a MONTEVIDEO 16.00 » »



Passagem № 11298 *

Syndicato Condor Ltda.

Serviço Aereo no Brasil

VÔO DE PASSEIO

no dia 6 *de* ... *193*4

Nome ...

Preço: Rs. 6 $000

EMBARQUE

Lugar ... 15 *horas*

MONTEVIDEO *de* 6 ... *de 193*4

Ass.:

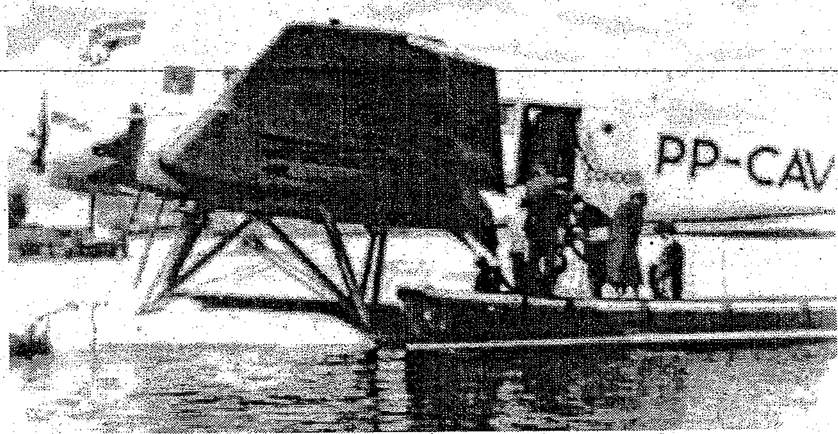
Declaro estar de accordo com as seguintes Condições de Transporte:

Durante todo o vôo o passageiro é obrigado a se submetter ás ordens do Commandante.

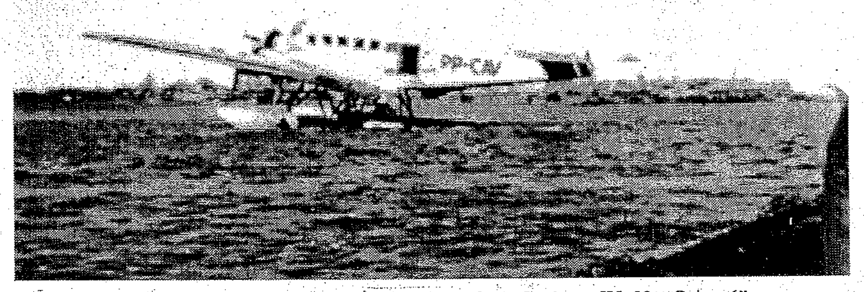
O Syndicato Condor, por si, seus prepostos e agentes, não responderá de forma alguma por damnos ou accidentes acontecidos aos passageiros e suas bagagens, antes, durante e depois da viagem, inclusive os que occorrerem da terra até o aeroporto e vice-versa.

É expressamente prohibido fumar, jogar qualquer objecto fóra da janella ou levar machinas photographicas comsigo.

Data Assignatura do passageiro



Puerto de Montevideo, 6 de mayo de 1934. Junkers JU-52 de la CONDOR.



Puerto de Montevideo, 6 de mayo de 1934. Junkers JU-52 "Caicará".



Deustche Wacht. Montevideo, 13 de diciembre de 1934.

CAPITULO 11

PLUNA SOCIEDAD COLECTIVA

P.L.U.N.A. (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) 1936 - 1938

INTRODUCCION

Como hemos podido ir viendo a medida que se desarrolla el libro, los comienzos de la aviación comercial en el Uruguay nacieron merced a iniciativas de emprendedores hombres del aire forasteros, con vuelos hacia y desde el extranjero; salvo algunos viajes de verano que se podrían contar con los dedos de una mano entre Buenos Aires - Montevideo - Punta del Este, no existió la proposición de explotar los vuelos interiores a los cuales podríamos llamar de cabotaje.

Sabemos que esa idea estuvo en la mente del aviador nacional Blás Cortés (porque así lo hizo saber al investigador Carlos L. Bernasconi y al autor, pág. 54 del libro «Aeropuerto Angel S. Adami, 75 Años de Historia»), primero en explotar una empresa de taxis aéreos más o menos organizada, con venta de pasajes en el «Cambio Berro», a la cual en 1928, increiblemente, llamó PLUNA, aparentemente sin que se hubiera enterado Alberto Márquez Vaeza su futuro fundador, no obstante su espíritu aventurero fue más fuerte que el establecimiento de una línea aérea y marchó en 1929 al Paraguay, en un vuelo pionero, a ponerse a las órdenes de su gobierno en el conflicto que comenzaba con Bolivia.

Es decir que hasta el momento en que cuajó la idea de la fundación en nuestro país de una empresa aérea para el transporte interno de pasajeros, correspondencia y carga, este era virgen.

En 1932, y no antes, apareció en el pequeño mundo de la aviación civil uruguaya (radicado exclusivamente en el aeródromo de Melilla de Montevideo), la persona que sería la encargada de crear la línea aérea interna que faltaba. Se trataba de Alberto Márquez Vaeza, de 26 años de edad, quien comenzó a recibir adiestramiento de vuelo de manos del instructor José A. Lorenzo, introduciéndose de esa manera en aquel mundo.

En su libro «Memorias de Aeroplanos», Alberto Márquez Vaeza sitúa el nacimiento de la vocación de fundar una línea aérea en 1935, sin embargo hemos encontrado algún antecedente que quizá sea anterior. El

6 de mayo de 1934 junto a otras personas va como pasajero del hidroavión Junker Ju-52/3m PP-CAV «Caicará» del Syndicato Condor, que realizaba vuelos demostrativos en la bahía de Montevideo; podría ser que ya en ese año estuviera abocado a la búsqueda de la máquina para su futura línea aérea.

La actividad aérea en Melilla decaída por motivos políticos en 1933, renació con nuevos bríos en 1934, recibiendo Márquez Vaeza en ese año instrucción de vuelo ahora de manos de José R. Polero, al haberse alejado Lorenzo de la aviación; también ese cambio de instructor puede haber sido otra de las causas de la reafirmación de su vocación empresarial para la aeronáutica, pues con Polero pensó en iniciar su compañía. A fines de 1934 Márquez Vaeza obtuvo su brevet de aviador Nº46 expedido por el Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), y de esta manera penetró absolutamente en el mundo de la aviación.

En su vida privada era con su hermano Jorge, copropietarios de una pequeña casa importadora de origen familiar. A mediados de 1935 hizo eclosión la idea de crear una línea aérea, luego del fallecimiento de su padre y la aquiescencia de su madre.

Con el apoyo del Ministro británico Sr. Eugen Millington-Drake, quien consiguió un crédito en un banco de su país por 14.000 pesos oro uruguayos, que se sumaron a los que sacaron los Márquez Vaeza de la liquidación de la casa importadora, logró reunir la cantidad de 47.000 pesos necesaria para adquirir en Inglaterra los aviones seleccionados, dos biplanos bimotores De Havilland D.H.90 «Dragonfly» para dos pilotos y tres o cuatro pasajeros, con motores Gipsy Major I de 130 H.P.; con los cuales iniciar la línea aérea. Sumado a esto la esposa del Ministro, Sra. Effie Millington Drake donó tres becas de estudios en Gran Bretaña: para preparar un piloto, para entrenar un especialista en mantenimiento y para que Márquez Vaeza se interiorizara en el funcionamiento de una empresa aérea.

Los trámites para conseguir la autorización del establecimiento de líneas aéreas en el país, comenzaron en la primavera de 1935 ante la todavía no oficializada Dirección de Aeronáutica Civil, que ya funcionaba a partir del 5 de setiembre de ese año de 1935, bajo la Dirección Interina del Ingeniero Aeronáutico Luis Felipe Márquez, amigo y consultor de Alberto Márquez Vaeza. El 14 de febrero de 1936, por Resolución del Poder Ejecutivo, se autorizó el establecimiento de líneas aerocomerciales de Montevideo a Salto y de Montevideo a Rivera, así como se aprobaron los estatutos provisorios de las Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (P.L.U.N.A).

Con esta autorización y la colocación de la seña, liquidando los trámites con la fábrica inglesa The de Havilland Aircraft Co. Ltd., Hatfield Aerodrome, Herts, se dejó el camino abierto para la formación de la compañía, quedando en manos de Jorge Márquez Vaeza la continuación de trámites y la liquidación de otros problemas.

Los tres becarios marcharon hacia Londres. José R. Polero como aviador, había recibido su brevet el 15 de marzo de 1930, correspondiéndole el Nº23 de la Federación Aeronáutica Internacional, expedido por el Centro Nacional de Aviación; el otro becario que haría cursos de mantenimiento en fábrica, los que no realizó, era el Capitán de la R.A.F., nacido en la Estancia Media Agua de Palmitas, Soriano, Evelyn Cecil Walter Fitz-Hebert M.B.E., D.S.C., quien sirvió en la Primera Guerra Mundial y poseía el título de Ingeniero del Kings College de Londres.

Al regresar Márquez Vaeza de Inglaterra a mediados de 1936, se abocó a la tarea de solucionar los problemas más acuciantes de la instalación de la aerolínea. Usaba en esos días como oficina o despacho las mesas de la confitería «Oro del Rhin», cedidas gentilmente por su amigo el Sr. Hermann Stahl, propietario del negocio y hombre sensible a todo lo aeronáutico; en ese local se reunía por esa época la Asociación Alemana pro Aviación Sin Motor del Uruguay, sus miembros se ejercitaban con planeadores en Carrasco, donde inauguraron un hangar.

En esa confitería fue presentado a Márquez Vaeza el aviador alemán Walter Noack, ex piloto de la Lufthansa desde su creación en 1923, con un historial aeronáutico heroico y aventurero, intervino en la Primera Guerra Mundial habiendo egresado como Sub Teniente de Caballería de la Escuela de Cadetes de Dresden, Sajonia, incorporándose a la Escuela de Aviación de Ham, donde terminó como Piloto Militar; integró la famosa Escuadrilla encabezada por el Mayor Haak, habiendo resultado herido cinco veces en combates, desarrollados algunos en el frente italiano; por motivos políticos abandonó Alemania, logrando el cargo de piloto personal de Emperador de Etiopía Haile Selasie I hasta que fuera invadido su territorio por las tropas italianas, apareciendo en 1936 en el Río de la Plata. Fue contratado para incorporarse a la nueva compañía cuando esta comenzara a funcionar. Poco después se sumó a estos dos pilotos otro de origen paraguayo, el ex aviador militar Emilio Nudelman, alumno del tercer curso en 1921 de la Escuela de Aviación Militar de Campo dos Afonsos, Río de Janeiro y fundador de la Escuela de Aviación Militar de Paraguay en 1923, como ayudante del director; fue piloto personal del Presidente Eusebio Ayala y del Gral. José Félix Estigarribia, héroe de la Guerra del Chaco.

Para entrar en contacto personal con futuros representates y reconocer los campos de aviación en las rutas que la línea haría por el litoral, en el invierno o al principio de la primavera, partieron los hermanos Márquez Vaeza de Melilla con su amigo el aviador Marcos Diana, en el avión de su propiedad, un Stinson «Reliant» SR-8B; con este aparato totalmente nuevo, cuadriplaza, que Diana había recibido meses atrás, visitaron Salto aterrizando en el campo de Nueva Hespérides, actual aeropuerto, donde los recibió Alberto Devincenzi Amaro, quien sería el representante al comienzo de la línea; con la influencia de este salteño se mejoró el aeródromo que era usado por la Aviación Militar, dejándolo pronto para los aviones de PLUNA; mientras los hermanos Márquez Vaeza se ponían en contacto con autoridades militares y municipales, Diana aprovechando la ocasión realizó vuelos de bautismo con su hermosa máquina, llevando a un grupo de jóvenes salteños. De Salto fueron hasta Paysandú aterrizando en el local feria, donde habitualmente se descendía, aunque Angel S. Adami y Blás Cortés en 1930 habían elegido el actual aeropuerto, que en esa época pertenecía a la sucesión de la familia Horta y luego a la Facultad de Agronomía, allí el 29 de octubre de 1930 había estado Antoine de Saint-Exupéry en un avión Laté 28 acompañado por Adami; ese sitio fue el que finalmente seleccionaron, aconsejados por el aviador de la zona Raymond de Boismenu; se acomodó y se transformó en aeródromo.

Esta ruta del litoral, al igual que la del norte (Durazno, Tacuarembó y Rivera) y luego la del noreste (Treinta y Tres y Melo) ya habían sido trazadas anteriormente, en 1927, por la empresa francesa Compagnie Générale Aéropostale (mediante su filial «Aeroposta Uruguaya»), sin que se llevara a cabo, a pesar de los vuelos en 1930 de Adami (su representante) y Blás Cortés, a Salto y Paysandú, identificando aeródromos. De la misma forma en 1929 se trazaron rutas semejantes por parte del Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte.Cnel.Cesáreo L. Berisso, para una compañía que se pensaba fundar, denominada «Líneas Uruguayas de Transporte Aéreo» (L.U.T.A); según consta en documentos que posee el autor, cedidos estos últimos por el Sr. Rivera Berisso Viera.

Comienzan los vuelos

Ante noticias desde Gran Bretaña del pronto embarque de los aviones hacia nuestro país, Márquez Vaeza se preocupó de conseguir un lugar donde armarlos bajo techo, con ayuda de mecánicos idóneos, acudiendo al único sitio donde esto podría acontecer sin mayores gastos, el estado, y dentro de él, la Dirección de Aeronáutica Militar. Su contacto fue el flamante Director de Aeronáutica Civil y amigo personal, Ing.

Aeronáutico Luis Felipe Márquez, quien dependía de la Aeronáutica Militar en la primera etapa de la creación de ambas Direcciones, presentándole al Cnel. Esteban Cristi su superior jerárquico, el cual comprensivo de la situación económica de la naciente empresa, cedió uno de los tres hangares «5», situados más alejados de los edificios del Comando de la Dirección de Aeronáutica Militar, en el Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza (denominado así desde el 9 de setiembre de 1930). A su vez prometió la ayuda de técnicos para el armado de los aparatos.

Meses antes del arribo de los aviones, los hermanos Márquez Vaeza iniciaron gestiones ante la Dirección de Aeronáutica Civil, con el fin de conseguir exoneración de derechos de aduana a cantidades mensuales fijas de nafta y aceite para el uso de los aparatos de la compañía, cosa que fue concedida por Decreto del Poder ejecutivo de fecha 30 de octubre de 1936.

El 28 de octubre llegaron los dos aviones encajonados al puerto de Montevideo, de donde fueron trasladados en ferrocarril hasta el aeródromo de Boiso Lanza. En pocos días fueron armados con la supervisión del Ing. David Little, joven anglo-argentino que se había especializado en la fábrica de Havilland en estos aviones y motores (otorgándole el Ministerio del Aire Británico la licencia No. 2623 por sus estudios), y con la invalorable ayuda de técnicos de la Aeronáutica Militar, entre quienes se encontraba José G. Blanco, el que a partir de esos días pasó a servir en la compañía como Jefe de Taller hasta setiembre de 1944 en que renunció; junto a Blanco también ingresó un técnico carpintero alemán el Sr. Francisco Lauman.

Los dos biplanos vinieron pintados de color rojo, fueron matriculados en el recientemente creado Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección de Aeronáutica Civil. (hoy Dirección General de Aviación Civil): el número de fabricante 7532, CX-AAR y el 7534, CX-AAS.

El primer vuelo de prueba se realizó el día miércoles 4 de noviembre, con el CX-AAS al mando de José R. Polero, acompañado de Walter Noack y David Little. Decolaron de «Boiso Lanza» y aterrizaron en Melilla, donde la prensa tomó fotografías e impresiones de los aviadores. El jueves y el viernes 5 y 6 de noviembre se continuaron efectuando los vuelos de prueba y de habilitación de los pilotos Noack y Nudelman con el CX-AAR y el CX-AAS; también el 11 de noviembre Polero realizó ante un delegado de la Dirección de Aeronáutica Civil, una prueba en vuelo en un Dragonfly, que le permitió acceder al brevet «C» Línea Aérea, N°1 que expidió esa Dirección.

El 12 de noviembre el Poder Ejecutivo autorizó a la Dirección General de Correos a firmar con los hermanos Alberto y Jorge Márquez

Vaeza un contrato para el transporte aéreo de correspondencia al interior de la República, con bases establecidas en el fundamento de anteriores convenios con otras aerolíneas extranjeras y en transportadoras terrestres y marítimas anteriores. De esta manera se aseguraron por lo menos una entrada extra antes del inicio de la línea aunque aquí modesto, en otros países era considerado importantísimo para el buen funcionamiento económico de una empresa aérea.

El 13 de noviembre se hizo con los dos aviones un vuelo de reconocimiento de campos de aviación, yendo en el CX-AAR Polero al mando, con el Inspector de la Dirección de Aeronáutica Civil Delfín Díaz Cibils (tiempo después piloto y ejecutivo de la compañía), el periodista de «La Mañana» José María Violante y el fotógrafo Anselmo Carbone, especialista en tomas aéreas; en el CX-AAS Nudelman al mando, con el Ing. David Little, Alberto Márquez Vaeza, su hermano Jorge y el periodista del diario «Uruguay» César M. Rapallini. En primer término aterrizaron en Mercedes, en un predio de la estancia «La Herradura», cercana a la ciudad, allí los recibió el agente local de la compañía, Sr. Alfonso M. Milans, el Jefe del Batallón y otras autoridades; en esos momentos se estaba preparando como aeródromo el Campo Militar de Sarandí.

Luego de haber almorzado en la ciudad, partieron hacia Paysandú, donde arribaron a las 14 y 15, al campo de la Escuela de Práctica de la Facultad de Agronomía, en ese lugar eran esperados por los representantes de la empresa Sres. Fraschini y Sabella, autoridades y mucho público que vino a presenciar los aviones. En esos días aún no se había recibido de la Facultad de Agronomía la autorización para operar en ese predio, recién el 29 de noviembre el Consejo de esa casa de estudios resolvió acceder a la solicitud que se había presentado, permitiendo a título precario la utilización de una franja de veinte hectáreas para la maniobra de los aviones de PLUNA; ese es el actual aeropuerto «Brig.Gral.(Av.) Tydeo Larre Borges». A pesar de haber aterrizado y despegado los dos aviones sin inconvenientes, el aeródromo todavía no estaba preparado para recibir sin posibles problemas los vuelos regulares, motivo por el cual se demoró más de un mes en dar comienzo a estos. De allí regresaron a Montevideo.

El primer vuelo programado de la compañía tuvo lugar el domingo 15 de noviembre con los dos aparatos, por primera vez no voló Polero, abandonando desde esa fecha la nueva firma, pues hasta el día anterior figuraba en ella, apareciendo en la propaganda que se realizó en la prensa de Montevideo. El viaje se cumplió hacia Salto por motivos de publicidad, yendo en el CX-AAR Walter Noack de piloto con el Ing. David Little y los periodistas Alfredo Deal de «El Pueblo» y Luis A. Vernazza de «El País», como pasajeros; en el CX-AAS Emilio Nudelman era el piloto, con los pasajeros: Ministro de Ganadería y Agricultura, Dr. César A. Gutiérrez y Sra. y los hermanos Márquez Vaeza. Los aviones salieron a las 15 y 10 de Melilla, efectuaron varios sobrevuelos sobre Paysandú y luego continuaron a Salto, donde arribaron a las 17 y 15. Eran esperados por una multitud que vino a presenciar su llegada y los festejos, fueron traídos al campo de aviación en omnibuses especiales, los cuales habían partido desde la «Confitería París» de esa ciudad, se había anunciado que se harían vuelos de bautismo, pero no hubo tiempo pues la ceremonia principal consistió en la bendición de los dos aviones por parte del Obispo de Salto, Monseñor Tomás G. Camacho, luego hicieron uso de la palabra el Intendente Municipal, Sr. Jorge Enrique Costa, el Presidente del Centro de Aviación Salto, Sr. Luis P. Gaudín, Monseñor Camacho, el Sr. Jorge Márquez Vaeza y por último el Ministro Gutiérrez, haciéndose demasiado tarde para los vuelos.

Los vuelos de bautismo tuvieron lugar el lunes 16 en la mañana sobre la ciudad y sus aledaños, volaron más de veinte personas, a un costo cada una de cuatro pesos.

Regresaron a Montevideo el 17 de noviembre. El CX-AAS con los mismos tripulantes y pasajeros; y el CX-AAR con los mismos tripulantes y de pasajeros: Luis A. Vernazza, Antonio Piegas Da Cunha, Alfredo De León y R. Gatti.

El jueves 19 de noviembre se realizó el bautismo de las dos máquinas con un acto que tuvo lugar en el aeródromo de Melilla. Monseñor Dr. Juan Francisco Aragone fue el encargado de la ceremonia, siendo sus madrinas: la esposa del Presidente de la República, Sra. María Ilarraz de Terra y la esposa del Ministro británico, Sra. Effie Millington Drake, quienes derramaron el champagne sobre la naríz de los aviones, adjudicándoles los nombres de «Churrinche» al CX-AAR y «San Alberto» al CX-AAS. Inmediatamente después hicieron uso de la palabra el nuevo Director de Aeronáutica Civil (el Ing. Márquez había renunciado) Sr. Rómulo Borrat Fabini y el Ministro británico Eugen Millington Drake. Como fin de la ceremonia se hicieron vuelos sobre Montevideo con los dos aparatos, llevando de pasajeros a autoridades e invitados; entre los primeros estaba el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Arqto. Alfredo Baldomir.

El inicio de la línea

Al día siguiente, viernes 20 de noviembre, a las 08.00 horas comenzaron los vuelos regulares, con el que hizo el «San Alberto» a Salto, al mando de Emilio Nudelman y Walter Noack. Como primer pasajero pago llevaron al Tte.1ro. Artigas López, que iba a visitar a su novia la Srta. Tina Azzi, con quien se casó a mediados de diciembre; también era pasajero el Sr. Juan V. Despósito, inspector de turno de la Dirección General de Correos, invitado de la compañía; además se llevaron quinientos ejemplares del diario «El País» y correspondencia. En la tarde a las 15 y 30 regresó con el Dr. Juan M. Gutiérrez, Esteban M. Maggia, Rodolfo Ferreira Villalba y el Sr. Juan V. Despósito del correo; además transportaron cuatrocientos cincuenta gramos de correpondencia. Luego de su llegada a Melilla, a los pocos minutos partió para el aeródromo de «Boiso Lanza» donde fue hangarado.

La oficina central en Montevideo estaba situada en la Diagonal Agraciada N°1430 casi Colonia. La agencia de Salto estaba en la calle Uruguay 457 y su representante como se adelantó era el Sr. Alberto Devincenzi Amaro.

Los pasajeros eran llevados y traídos de Melilla por los hermanos Márquez Vaeza en su automóvil, al igual que la correspondencia y los diarios.

La Dirección General de Correos comunicó al público que a partir del lunes 23 de noviembre sale el correo aéreo para Salto en la PLUNA, todos los lunes, miércoles y viernes; cada diez gramos tendría una sobrecuota de $0.10 centésimos.

El lunes 23 de noviembre PLUNA hizo su segundo vuelo regular a Salto en el avión «Churrinche» CX-AAR, vino al mando de Noack, con Cándido Fernández de copiloto, quien de esta manera se integraba a las tripulaciones de la nueva compañía, de nacionalidad española había comenzado a volar en abril de 1932 con Juan A. Acuña, recomenzando en julio de ese año con Delfín Díaz Cibils; recibió el brevet N°37 del Centro Nacional de Aviación el 4 de noviembre del mismo año de 1932; puede decirse que fue el primer aviador nacional en ingresar a la empresa, pues Polero no llegó a realizar ningún vuelo regular. En el vuelo venía de pasajero el Sr. Raimundo Gallino, «starter» del Hipódromo Nacional de Maroñas, quien en su momento insistió por la prensa en ser él el primer pasajero de PLUNA, cosa que es incierta pues el diario «Tribuna Salteña» del 21 de noviembre de 1936, da descendiendo del «San Alberto» al Tte.1ro. Artigas López del vuelo regular inaugural; también en varios

diarios de los años setenta asegura que el vuelo lo hizo el miércoles 25 de noviembre y no es verdad; fue el lunes 23, pues el martes 24 apareció su llegada a Salto en «Tribuna Salteña»; evidentemente no se puede confiar en la memoria. En este segundo vuelo vinieron cuatrocientos cincuenta ejemplares de «El País» y ochenta y siete gramos de correspondencia. Regresó a las 15 y 30 con los pasajeros: Sres. Antonio Zolezzi y América A. Sanguinetti; también trajo seiscientos cincuenta gramos de correspondencia.

El martes 24 de noviembre se efectuó un vuelo exploratorio a Tacuarembó y Rivera en el «San Alberto», con el fin de conocer sus campos de aviación, iba al mando de Nudelman, con Delfín Díaz Cibils (Inspector de la D.A.C.) y Alberto Márquez Vaeza, hasta Tacuarembó fueron dos pasajeros (uno de ellos la Srta. de Feijó); descendieron en un predio de Víctor López Stockman, donde eran esperados por el representante Juan R. Martínez (aviador militar retirado), autoridades, el Obispo de Tacuarembó que bendijo el aparato, público y la Banda Municipal. Luego de revisar la improvisada pista de aterrizaje, la cual fue descartada, despegaron hacia Rivera, donde arribaron al mediodía al aeródromo de Varig en Livramento; en ese campo que tampoco satisfizo a Nudelman y Díaz Cibils, pues estaba situado en Brasil, eran esperados por el agente ya nombrado Sr. Eugenio van Glassenap y público, regresaron en la tarde, dejando encargado al agente, al igual que en Tacuarembó, que buscara otro campo de aviación.

El tercer vuelo a Salto se hizo el miércoles 25 de noviembre con el «Churrinche» al mando de Noack, trayendo cuatro pasajeros, 187 gramos de correspondencia y 500 diarios El País; regresó en la tarde con cuatro pasajeros y 460 gramos de correspondencia.

En la tarde de ese 25 de noviembre se efectuó el primer vuelo «charter» de la compañía con un viaje a Salto, realizado en el «San Alberto» con Nudelman de piloto, vinieron cuatro pasajeros: la Sra. María Luisa A. de Gutiérrez, la chica Luisa Gutiérrez Amaro y los Sres. Carlos María Amaro y Oscar Amaro; arribando a las 13 y 30. El regreso no se hizo en el día, sinó en la mañana siguiente a las 08.00, trayendo como pasajero al Arqto. Pedro Invernizzi.

Los vuelos a Salto continuaron con pasajeros y correspondencia, manteniendo sus días de operación, tratando de conservar el horario estipulado. A Paysandú todavía no se podían realizar los vuelos regulares, a causa de la pista de aterrizaje, aún sin finalizar su preparación. Viajeros no faltaban al igual que la correspondencia, encomiendas, diarios, etc.; tampoco los fotógrafos ocasionales, tanto en Salto como en Melilla, que

tomaban vistas a los audaces pasajeros con los pilotos, teniendo como fondo los aviones, por supuesto esto era fomentado tanto por los pilotos como por los hermanos Márquez Vaeza, se trataba de una estupenda forma de publicidad, para la cual no eran pródigos en esos primeros tiempos en que tuvieron tantos gastos.

El sábado 5 de diciembre, temprano en la mañana, llegó al aeródromo de la Air France en Durazno (campo que fundara en 1935 nuestro extinto amigo el Sr. Angel Rómulo Pomi), el Comandante Walter Noack y el Ing. David Little, tripulando el CX-AAR «Churrinche», con los pasajeros Jorge Márquez Vaeza, Luis Alberto Amestoy y Pablo Balanzani, estos últimos reporteros del diario «El Debate» de Montevideo, en el primer vuelo de propaganda y ensayo que efectuaba la compañía a esta ciudad del centro del país. En ese aeródromo, hoy Base Aérea «Tte.2do. Mario Walter Parallada» y aeropuerto de alternativa al que también se le denomina «Santa Bernardina», los esperaba el Sr. Francisco Beramendi Achard, colaborador de PLUNA y el futuro agente local de la empresa Sr. Raúl Vila Montero, público y periodistas duraznenses. En la tarde se hicieron varios vuelos de demostración y bautismo, uno de ellos con el Intendente Municipal, Sr. Antonio V. de Freitas. Existe una fotografía de ese día, que nos obsequiara don Angel Rómulo Pomi, donde se aprecia al Comandante Noack, de traje blanco, apoyado en el «Churrinche», rodeado de diez damas y caballeros de Durazno. El sábado 12 de diciembre se realizó otro vuelo, este con pasajeros, viniendo los Sres. Ricardo Machinón y el instructor de Melilla Walter Fiesel; salieron hacia Montevideo: Eduardo Casabó y Juan José Etcheverrito. Los vuelos a Durazno se iban a realizar dentro de la ruta central hacia Tacuarembó y Rivera, los días martes, jueves y sábados, llegando a las 08:55 y regresando a las 17 y 55. El Ministerio de Defensa Nacional, que había expropiado semanas atrás este campo, autorizó a la compañía su uso (el Ministerio tomó posesión del predio el 28 de diciembre de 1936). La escala en Durazno se haría cuando así lo requirieran las circunstancias.

El lunes 21 de diciembre se hizo el vuelo inaugural a Paysandú, al haberse terminado los trabajos en su campo de aviación; vinieron como pasajeros los Sres.: Juan B. Garicoits y Teófilo Príncipe, además se trajo correspondencia. La compañía sirvió en sus primeros tiempos a esta ciudad, especialmente los días miércoles y viernes, sin dejar, por supuesto, de pasar los lunes. En su segundo vuelo regular efectuado el miércoles 23 de diciembre vino el matrimonio compuesto por el Sr. Guillermo Strauch y su Sra. Isabel G. de Strauch, luego de su descenso, el avión partió para la estancia Santa Elisa de Mailhos, sobre el arroyo Negro, a

pocos minutos de vuelo, donde recogió pasajeros hacia Montevideo. Esta no fue la única vez que eso ocurrió en su primer época.

Los vuelos regulares a Tacuarembó y Rivera dieron inicio el martes 29 de diciembre, esto fue posible al haberse solucionado en estas dos ciudades el problema que significaba encontrar un aeródromo aparente. En Tacuarembó se comenzó a usar el campo del Sr. Luis Dini en Paso Bonilla, luego que una cuadrilla municipal lo dejara en condiciones. En Rivera pasó algo semejante con un campo que arrendaba el Sr. Arístides López Irulegui en Cerro Sarandí, propiedad del Sr. Modesto J. Ipar; el terreno se arregló por medio del Municipio con un gasto de dos mil pesos, a pesar de ello pocos mesés más tarde hubo que pagar al Sr. Ipar sesenta pesos mensuales por su uso.

De esta manera a comienzos de 1937 la compañía estaba en marcha en las dos rutas que en principio habían trazado sus dos directores. En estos meses de primavera y verano del comienzo de la línea las condiciones climáticas y las horas de luz diurna ayudaban al inicio de las operaciones y a mantener la regularidad, cosa muy importante para la conquista de los posibles usuarios de este novedoso servicio de transporte aéreo. Además los aviones eran nuevos, haciendo más fácil su mantenimiento para los bisoños mecánicos en estos aparatos, pues aunque José G. Blanco no era ningún aprendiz, llevaba más de diez años trabajando al lado de verdaderos técnicos como Alfredo Pittamiglio, Dagoberto Moll o José Rigoli, para él estos aviones eran una novedad, los que fue dominando al poco tiempo, como se puede colegir de su servicio casi permanente para esos motores todavía primitivos.

Celebrando el tercer mes de haberse comenzado el servicio regular, el 21 de febrero de 1937 se invitó a un nucleo de periodistas de diferentes medios de prensa, a realizar varios vuelos sobre Montevideo, con el «San Alberto» al mando de Nudelman, con el fin de acercarlos a la nueva compañía y publicitar la comodidad de los aviones y el éxito de estos noventa días de labor en los cuales se transportaron 570 viajeros, dando conceptos optimistas para el futuro, adelantando la posibilidad de adquirir más aviones. El diario «El Día» hacía el siguiente comentario: « No se recibe en la cabina ninguna sensación violenta y hasta se puede conversar sin esfuerzo, ya que el ruido de los dos motores no molesta a los pasajeros».

Ya en el tercer mes los pilotos iban uniformados, pero al principio iban vestidos de traje de calle con camisa y corbata, tiempo después Nudelman puso en uso una casaquilla cruzada azul oscuro, con tres galones en la bocamanga. Noack una derecha azul piedra con igual cantidad de galones, ambos con gorra de funda blanca con insignia de la compa-

ñía, en el pecho del lado izquierdo la misma insignia; el corte del unifor-me de Noack fue el que se puso en uso a medida que otros aviadores y telegrafistas ingresaban.

Los vuelos se desarrollaban manteniendo un alto índice de regulari-dad por lo menos hasta mayo en que comienzan las nieblas y el mal tiempo, sin embargo en 1937 parece que fue un buen año en ese sentido. Las quejas fueron por la falta de lugar en los aviones y no por otra cosa como ocurrió el lunes 3 de mayo con un pasajero que no consiguió sitio en el vuelo de regreso a Montevideo desde Salto, pues aunque el avión tenía asientos libres al salir de allí, los necesitaba para levantar a otras personas en la estancia de Arnoldo Piegas, en la zona de Cañas, 90 kiló-metros al este de Salto, donde el aparato se completó; aunque el hecho de que hiciera escala en una estancia fuera de la ruta normal parecería algo extraño para una línea aérea, no se puede tener en cuenta con la que nos ocupa, la cual en realidad era muy familiar y los amigos contaban; los Piegas siempre fueron personajes muy especiales y así se les consideraba. Por esos meses nuestra amiga la Sra. Dorotea Magerl necesitó que le llevaran unas fotos aéreas de la estancia de sus padres, pasando Trinidad, pocos kilómetros al norte y las colocó en un sobre impermeable, el que entregó a Alberto Márquez Vaeza en la oficina de PLUNA, Agraciada 1430 casi Colonia; el avión en su ruta a Salto pasaba siempre sobre ese establecimiento de campo, aquel día el piloto transitó bien bajo y arrojó el paquete al sobrevolar las casas de la estancia que está situada en el paraje Marincho. Anécdotas como esta hay muchas en la historia de los primeros tiempos de PLUNA, por ejemplo a José María Amaro, cliente y amigo de PLUNA, propietario de la estancia «El Hervidero», próxima a la meseta de Artigas (que quedaba en su campo), en cada pasada hacia Salto del avión regular, el piloto le tiraba por la ventanilla el diario de Montevideo hecho un paquete, el que normalmente caía en el patio del casco del establecimiento.

En esos meses los aviones de PLUNA transportaron varios pasajeros «VIP» en vuelos de ruta, son recordables además del primero con el Minis-tro de Ganadería y Agricultura, el del 27 de noviembre de 1936 a Salto, yendo de pasajero el Ministro de su Majestad británica Mr. Eugen Millington Drake, propulsor de la compañía, quien viajó con su secretario, con el fin de entregar diplomas en el Instituto Anglo-Uruguayo de aquella capital del litoral, entidad que había fundado él; de allí fue en tren a Paysandú y tuvo que regresar a Montevideo en el mismo medio por no haberse inaugurado los vuelos de PLUNA. El pasajero más famoso fue el «Héroe del Chaco», Gral. José Félix Estigarribia, que a la sazón estaba exiliado en Montevideo

de su Paraguay natal, acudió a Salto con su compatriota el ex Ministro José Dalquist el 14 de mayo de 1937, invitados por una Comisión de Homenajes de esa ciudad, en el «San Alberto» por supuesto al mando de su amigo y ex piloto personal, el Cap. Emilio Nudelman; regresó el lunes 17 de mayo en el «San Alberto» con Nudelman.

PLUNA por primera vez interviene en un festival aeronáutico, du-rante el centenario de Salto el 17 de junio de 1937, que resultó ser el primero que se hizo en el interior del país, en ese día con el «San Alber-to» al mando de Nudelman, se efectuaron numerosos vuelos de bautis-mo. En el futuro participará en muchos de los realizados en Melilla.

En los vuelos desde Rivera y Tacuarembó o de Salto y Paysandú, a veces en los cortos días del invierno se arribaba a Melilla en la última hora, no dando tiempo a guardar el avión en «Boiso Lanza». En uno de ellos de julio de 1937, viniendo de Rivera y Tacuarembó, con el aparato completo, al mando de Noack, se planificó para llegar nocturno a Melilla, usándose un precario balizaje, con el apoyo del Servicio Meteorológico a cargo del Alférez de Navío Samuel Galimberti, siendo esta la primera vez que PLUNA finalizó un vuelo de noche.

Primera subvención, otro avión y nuevos pilotos

La empresa tenía muy pocos gastos para mantenerse en funciona-miento. Carecía de infraestructura, solamente arrendaba en la Avda. Agraciada de Montevideo un pequeño local; sus aviones eran nuevos y poco potentes; sus funcionarios se contaban con los dedos: dos pilotos, un ingeniero - copiloto, tres o cuatro mecánicos y un contador. Sin em-bargo era imposible que lograra sostenerse con la venta de pasajes de sus pequeños aviones, el contrato con el Correo y algunas encomiendas. Su operación no podía ser más que a pura pérdida, era necesario conseguir una subvención que salvase la situación. Y la subvención se consiguió. Evidentemente aquella era una época muy expeditiva, en pocos meses la compañía logró no solo que la apoyase el Poder Ejecutivo, sino que se votara por la Asamblea General una Ley concediendo a PLUNA una subvención anual de $ 50.000 durante cinco años. El 13 de octubre de 1937 se votó en la Asamblea General y el 20 de ese mes se promulgó la Ley Nº9714 por el Poder Ejecutivo. En sus once artículos había una serie de concesiones y exigencias, de las últimas por el artículo 2do. b) se obligaba a PLUNA agregar al servicio de las líneas en explotación, dos aviones bimotores más para ocho pasajeros y dos pilotos cada uno, los que tendrían que ponerse en servicio dentro de los diez meses de promul-gada la Ley; y por el artículo 9no. se adelantaba que el Poder Ejecutivo

llamaría, luego de promulgada esta Ley, a concurso de propuestas para el establecimiento de nuevas rutas aéreas, dando preferencias a la línea Montevideo - Río Branco, con escalas en Treinta y Tres y Melo.

Obteniendo este amparo pecuniario a los once meses de la inauguración de los servicios de la línea, verdadero peldaño financiero, que le permitió a sus fundadores un respiro trimestral (que con esa frecuencia se cobraba) a sus penurias económicas, pudieron recibir el comienzo del segundo año de funcionamiento con otro optimismo. Cerraron el primero con dos mil horas de vuelo, habiendo transportado dos mil ciento cuarenta pasajeros con sus veinte mil ciento cincuenta kgs. de equipaje, veinte mil cartas, setenta mil diarios y mil setecientos kgs. de encomiendas.

La publicidad de la compañía en la prensa del 20 de noviembre de 1937 fue exultante y quizá un poco soberbia, dando cuenta de la subvención que le otorgó el Estado, augurando un panorama pleno de realizaciones, entre otras cosas, adelantando hasta la creación de una escuela de vuelo.

De acuerdo a Ley de Subvención, inmediatamente de conocido el texto, se comenzó a dar trámite a la adquisición de uno de los aviones, seleccionándose el biplano cuadrimotor de Havilland D.H. 86 «Express», el cual era un aparato con cabina para doce pasajeros con «toilette» o baño. La compañía aérea británica British Airways Ltd. estandarizó en 1937 sus aviones al adquirir Lockheed 10A «Electra», vendiendo los D.H. 86 que poseía hasta ese momento; PLUNA adquirió dos de ellos, el primero fue en noviembre de 1937 (mes en que se dio de baja del registro de aeronaves británico), se trataba de un D.H. 86A, número de fabricante 2346 que en ese año se convirtió en «B», su matrícula era G-ADYE y el primer certificado de aeronavegabilidad le fue otorgado el 28 de julio de 1936, sus motores eran Gipsy Six series I de 200 H.P. Arribó encajonado a Montevideo en enero de 1938, se armó como los Dragonfly en el hangar «5» de «Boiso Lanza» y se matriculó CX-ABG en el Registro Nacional de Aeronaves el 1ro. de febrero de 1938, su color era totalmente rojo. Los vuelos de prueba a cargo de Noack y Little tuvieron lugar en «Boiso Lanza» en los primeros días de febrero de 1938. El sábado 5 de febrero tuvo lugar en Melilla la ceremonia del bautismo por parte del Arzobispo de Montevideo Monseñor Dr. Juan Francisco Aragone, siendo su madrina la esposa del Presidente de la República, Dr. Gabriel Terra, Sra. María Ilarraz de Terra, se le impuso el nombre de «San Felipe y Santiago», derramándose el champagne sobre su nariz desde la plataforma del surtidor de nafta, ante mucho público. En la ocasión hicieron uso de la palabra: Alberto Márquez Vaeza y el Director de la D.A.C. José María Peña. Se hicieron vuelos con las autoridades sobre Montevideo.

A partir del martes 8 de febrero se hicieron en Melilla vuelos de demostración con el «Express» al mando de Noack, yendo de copiloto Cándido Fernández, que ya en ese mes comenzó a volar en PLUNA con asiduidad. También ingresó en febrero como copiloto Delfín Díaz Cibils, quien hasta ese momento era Inspector de Tráfico de la D.A.C.; ya en 1938 llevaba siete años volando, habiendo comenzado a principios de 1931 como alumno del novel instructor Juan A. Acuña, recibe en julio el brevet N°28 del Centro Nacional de Aviación.

Los únicos pilotos de la compañía durante el primer año de operación fueron Noack y Nudelman, volando aveces de copiloto Cándido Fernández o el Ing. David Little ambos honorariamente, si había lugar, pues normalmente el Comandante volaba solo, quedando libre el asiento del copiloto; Little se fue haciendo idóneo en el segundo puesto hasta que logró calificarse como profesional (en realidad las exigencias eran muy pocas, con quince horas de «travesía» alcanzaba). También a partir del 17 de marzo de 1937, los pilotos militares estaban autorizados a efectuar vuelos de copilotos en los aviones de PLUNA, sin embargo recién el 8 de junio en un vuelo a Rivera comenzaron a ir en el segundo asiento, normalmente eran pilotos de tropa bisoños como el Cbo. Juan José Vonella, que alcanzó a volar 137 horas en PLUNA, en general prestaban servicios en la Base Aeronáutica N°1 que hasta 1947 estuvo en el Aeródromo Militar «Cap. J.M. Boiso Lanza»; así mismo otros aviadores no tan nuevos volaron en aquella ya lejana P.L.U.N.A., uno de los más asiduos fue el Sgto. 1o. Atahualpa García Montejo; igualmente varios oficiales incursionaron como copilotos, se recuerda al Tte.1o. Mario S. Arenas, al Tte.Cnel. Hernán S. Barú (que fuera General e Inspector General de la Fuerza Aérea) y otros; también hay que sumar a los alumnos del último Curso de Pilotaje de Tropa en graduarse en «Boiso Lanza» (a partir de 1938 se hicieron todos los cursos en Pando, Aeródromo Militar «Gral. Artigas»), conformado por cuatro integrantes: Sgto. 1ro. Efraín L. Barcadaz, Sgto. Pedro A. Ureta, Cbo. Nilo A. Zerpa y Cbo. Hermes Pereira, quienes en ese año realizaban el último año o de Aplicación, todos volaron de copilotos en PLUNA, cuando así las circunstancias lo requerían.

Aprovechando la ocasión de que en Salto se realizaba un festival aeronáutico el sábado 14 y domingo 15 de febrero de 1938, con la intervención del paracaidista argentino Tomás Picasso, el sábado marchó a esa ciudad del litoral el «Express» al mando de Nudelman, con el Ing. Little de copiloto, aterrizó a las 18.00 horas, vino con Alberto Márquez Vaeza, invitados y periodistas. Entre los primeros se encontraba el Obispo de Salto Dr. Alfredo Viola, el diputado Miguel Vieytes, el Director de

la Dirección de Aeronáutica Civil, José María Peña, el Dr. Alfredo Casal de la D.A.C.; y el Sr. Mario Ferreiro de Radio Carve, el Sr. Vigatti de La Mañana, el Sr. Barboza de El País, el Sr. Pizzerno de El Pueblo y Horacio García de El Día. Inmediatamente después de la llegada del avión, se procedió a su bendición por parte del Obispo de Salto que vino en él; luego de los discursos del representante del Intendente Municipal Ing. Luis A. de Brun, del Dr. Juan M. Gutiérrez por el Centro de Aviación Salto, del Director José Ma. Peña y de Alberto Márquez Vaeza, se pudo hacer un solo vuelo de demostración con autoridades por lo avanzado de la hora.

Al otro día continuó el festival con vuelos de bautismo, también se arrojó el paracaidista Tomás Picasso, además se sumó a los aviones el «Churrinche» que vino con Noack y los copilotos Delfín Díaz Cibils y Cándido Fernández.

El lunes sirviéndose del hecho de encontrarse en Salto el Express, se había programado inaugurar la ruta a Artigas, yendo en el cuadrimotor, con los periodistas y los pasajeros: Alberto Devincenzi, el Presbítero Martinelli y el Mayor Severo Robaina: se efectuó el despegue normalmente al igual que el ascenso, ya en la altura seleccionada, Nudelman se percató que el aparato no reaccionaba a los mandos de los alerones, no teniendo movilidad lateral, por lo cual regresaron a Salto donde aterrizaron sin novedad, pero con un susto regular (en el armado de los mandos el Ing. Little se había olvidado de colocar un seguro, por lo cual se soltaron los cables de los alerones). En Salto se ordenó a Noack, quien todavía estaba en el campo con el «Churrinche», que efectuara el vuelo inaugural, cosa que realizó con los pasajeros, aterrizando en Artigas en el campo elegido por el Sr. Pampino Antonio Miraglia, agente nombrado de la compañía.

Al regreso, el «Churrinche» trajo de pasajeros al Sr. Juan A. Buero y al Mayor Bernardino Prosper y flia., correspondencia y encomiendas.

El nuevo aparato se fue alternando en todas las rutas para que se le conociera, además en Melilla el domingo 20 de febrero, comenzó a realizar en la tarde una serie de vuelos de bautismo, con el control y el auspicio de la D.A.C., trasladando los pasajeros en un autobús desde el centro de Montevideo, excursiones que con el vuelo costaban $ 4.95 en total. Los pasajes se vendían en radio Carve, en la agencia de PLUNA Avenida Agraciada 1430 y en la librería Anaconda, calle Bacacay 1327; tuvieron mucho éxito.

Semejante a como se presentó el «San Felipe y Santiago» en Salto, se pensó hacerlo en Paysandú por lo cual enteradas las fuerzas vivas de

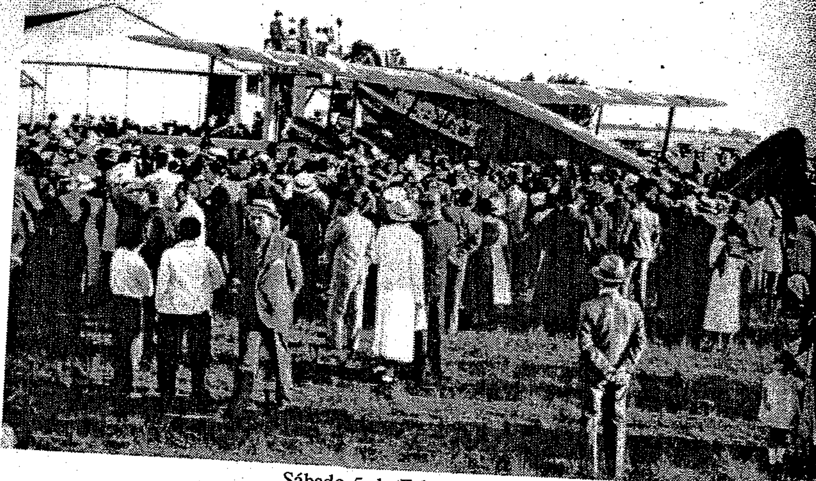
Capítulo 11

PLUNA Sociedad Colectiva.


"Churrinche" Sociedad Colectiva PLUNA CX-ARR. Una de sus primeras pasajeras.


Durazno, 12 de diciembre de 1936. CX-AAS "San Alberto".

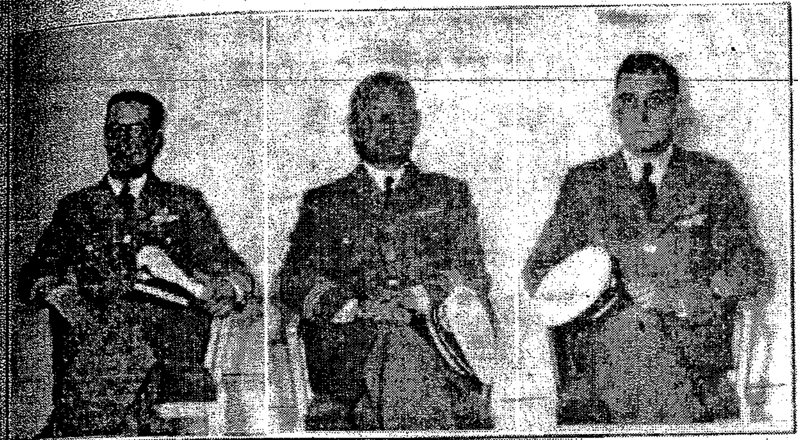

Durazno, 5 dic. 1936. Noack, segundo de la derecha, rodeado de duraznenses. SOCIEDAD COLECTIVA PLUNA.



Sábado 5 de Febrero de 1938.
SOCIEDAD COLECTIVA PLUNA, Bautismo en Melilla por parte de Monseñor Dr. Juan Fransisco Aragone, madrina Sra. Maria Ilarraz de Terra, esposa del Presidente de la República. Se le impúso el nombre de: "San Felipe y Santiago"
D.H. 86A "Express" CX-ABG



SOCIEDAD COLECTIVA PLUNA.
Melilla, el D.H.86A "Express" delante de la Aeroestación de PLUNA.



Cap. Walter Noak, Jefe de Pilotos de la Compañía, ex piloto de la Luft-hansa y piloto del Negus. Tiene más de un millón y medio de kilómetros recorridos



15 o 16 de Junio de 1937, Salto.
Jorge Márquez Vaeza, Intendente Municipal de Salto Sr. Jorge E. Costa y Cte. Emilio Nudelman.

esa ciudad, crearon un Comité Pro Hospital con el fin de recaudar fondos en un festival aéreo, en el que se presentaría el aparato, con otros atractivos aeronáuticos como: aviones militares, civiles y el paracaidista Tomás Picasso. Luego de dos postergaciones, finalmente el sábado 12 de marzo dió comienzo el festival, con la llegada de cuatro aviones militares (un Stinson y tres D.H. «Tiger Moth») el avión de Raymond de Boismenu y de PLUNA un Dragonfly y el Express. En este último viajaron con los pilotos Nudelman y Cándido Fernández: Alberto Márquez Vaeza, el Director de «La Tribuna Popular» Sr. Luis Bueno y de la Dirección de Aeronáutica Civil el Dr. Alfredo Casal y el Ing. Roberto M. Langón (quien había ocupado el cargo de Inspector que dejó libre Delfín Díaz Cibils). Se efectuaron muchos vuelos de bautismo, a cinco pesos cada uno por persona. El domingo 13 de marzo el Presbítero Luis Testa bendijo el «San Felipe y Santiago». Ya en esta época los agentes locales de la compañía era la firma Horta Hnos., quienes se encargaron de la recepción y publicidad del nuevo avión.

Delfín Díaz Cibils con mayor experiencia que Cándido Fernández, prontamente se calificó, primero en los Dragonfly y luego en el Express. Ya el jueves 5 de mayo de 1938 hizo su primer experiencia como Comandante en el CX-AAR «Churrinche», en un vuelo a Durazno, Tacuarembó y Rivera, yendo Fernández de copiloto.

En esos días de mayo de 1938 comenzaron a volar en el segundo asiento nuevos aviadores como: Arturo O. Costa, quien poseía el brevet N°59 del Centro Nacional de Aviación, de los últimos que otorgó ese club antes que lo empezara a hacer la Dirección de Aeronáutica Civil (años más tarde publicó tres libros editados por el Aero Club del Uruguay, uno de carácter técnico sobre aeronavegación, otro «Los caminos del cielo» sobre sus experiencias como Comandante de los «Dragonfly» y el último «Bitácora» estudios aeronáuticos.); Conrado Wertnig, piloto nuevo ya de la época de D.A.C. (cuando comenzó sus vuelos el Expreso del Plata entre Colonia y Buenos Aires en 1939, él era el copiloto del Dragon Rapide que comandaba Noack); Lorenzo J. M. Zabaleta, veterano aviador y destacado deportista del automovilismo, que había comenzado a volar en 1928, recibió el brevet N°21 del Centro Nacional de Aviación en 1929. Todos integraron las tripulaciones de PLUNA en forma honoraria en estos primeros tiempos.

Delfín Díaz Cibils, primer Comandante de PLUNA de nacionalidad uruguaya, como se le denominaba en la prensa, hizo su primer vuelo al mando del cuadrimotor «San Felipe y Santiago», el viernes 10 de junio, en el vuelo al litoral, siendo su copiloto Conrado Wertnig.

CAPITULO 12

PLUNA Sociedad Anónima (1938 - 1943)

La Sociedad Colectiva de PLUNA se transforma en Sociedad Anónima

La subvención que por Ley le fue otorgada a la Sociedad Colectiva PLUNA, propiedad de los hermanos Márquez Vaeza, trajo una serie de cambios y obligaciones, pero también otras perspectivas que no solo repercutieron en la pequeña empresa, si no que abrieron el panorama para otras líneas aéreas. Ya en ese mes de octubre de 1937 en que se publicó esta Ley, estaba por finiquitarse la puesta en marcha de dos compañías nacionales de hidroaviación, una que haría la línea Colonia - Buenos Aires - Colonia y la otra más importante que explotaría la ruta Montevideo - Buenos Aires - Montevideo, CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima), cuya fundación había tenido lugar en diciembre de 1936; sus comienzos, desde el punto de vista económico fueron alentadores, al contar con un capital de respaldo, luego que sus accionistas lo hubieron integrado sin mayores problemas, no obstante la posibilidad de contar con la ayuda del Estado, daba un mayor aliciente a su nacimiento, por lo cual su directorio formado por notorios hombres de negocio, se interesó en la viabilidad de hacer una sociedad con PLUNA, exigiendo a ésta entre otras cosas su transformación en sociedad anónima, con la creación de capital que esto trae aparejado.

La adquisición del D.H.»Express» agotó las posibilidades de crédito de los hermanos Márquez Vaeza (según consta en el libro «Memorias de Aeroplanos ....» de Alberto, costó $ 80.000 pesos) además la expansión de la línea los obligaba a la búsqueda de capital necesario para ello, por lo que la creación de una sociedad anónima cumplía con varios requisitos.

El 22 de marzo de 1938 se labró el acta constitutiva de la Sociedad Anónima PLUNA, presentándola el 4 de abril ante el escribano Juan A. Bizzozero los Sres.: Alberto y Jorge Márquez Vaeza, Dr. Enrique E. Buero, Pedro Meillet, Contador Lorenzo J. Vilizzio y Rómulo Borrat Fabini. Sus estatutos fueron aprobados, concediéndosele la personería jurídica por resolución del Presidente de la República de fecha 30 de abril de 1938, saliendo publicados en el Diario Oficial del 1ro. de junio de 1938.

Con la sociedad anónima desaparecía la sociedad colectiva, propiedad de los hermanos Márquez Vaeza, los cuales vendieron a la nueva

sociedad el material de vuelo, muebles, útiles, instalaciones, subvenciones, privilegios, etc., etc., en la suma de $120.000 pesos, en acciones a la par de la sociedad adquiriente. El capital social de la sociedad anónima se fijó en $ 500.000 pesos, que se dividió en tres series de acciones, la primera de $ 300.000 pesos, la segunda y tercera serie de $ 100.000 pesos. La sociedad anónima estaba administrada por un Directorio compuesto de cinco titulares y diez suplentes, salvo el primer Directorio que tuvo veinte suplentes. El primer Directorio estuvo compuesto por las siguientes personas: Presidente, Dr. Enrique E. Buero; Vicepresidente, Alberto Márquez Vaeza; Secretario, Mauricio Semblat Amaro; Vocales: Dr. Federico Fleurquin y Dr. Jorge Supervielle; Suplentes del Presidente: Dr. César G. Gutiérrez, Dr. Lorenzo Vicent Thievents, Dr. Eduardo J. Couture y Dr. Juan Mario Gutiérrez; Suplentes del Vicepresidente: Jorge Márquez Vaeza, Alberto Devincenzi Amaro, Roberto Fontaina y Adolfo Horta; y siguen doce suplentes más de los otros cargos. El síndico titular era el Contador Agustín Laxalde.

Este directorio cuyo Presidente era el Dr. Buero, quien figuraba en ese cargo con la anuencia de CAUSA como persona neutral entre ambas empresas y donde era vocal el Dr. Fleurquin, que a su vez a partir del 17 de junio de 1938 fue también vocal de CAUSA y de la misma forma Jorge Supervielle era suplente de ambas compañías, tuvo una corta vida al no llegar a un acuerdo para la unión de las aerolíneas, continuando PLUNA su derrotero solitariamente, ahora con una buena inyección de capital.

CAUSA, poco tiempo después logró una subvención, al otorgarle el Correo uruguayo $ 55.000 pesos anuales, como retribución de servicios.

Al poco tiempo de haberse desbaratado las conversaciones entre PLUNA y CAUSA, se dio a conocer la nueva integración del Directorio de la Sociedad Anónima, estando compuesta por las siguientes personas: Presidente, José María Durán; Vicepresidente, Sr. Alberto Márquez Vaeza; Secretario, Sr. Mauricio Semblat Amaro; Vocal, Dr. Beningno Paiva Irisarri; Vocal, Sr. Pierre Meillet; Administrador General: Sr. Alberto Márquez Vaeza.

Al ponerse en funcionamiento el D.H. «Express» las cantidades de nafta y aceite exoneradas de derechos de aduana no alcanzaron para cubrir el consumo de los tres aparatos, por lo cual se solicitó al Estado una ampliación de aquellas cantidades autorizadas el 30 de octubre de 1936. Accediendo a ello, el Poder Ejecutivo amplió las cantidades el 25 de julio de 1938 a 28.000 ltrs. de nafta y a 700 de aceite. Evidentemente la ayuda que prestó el Estado a la naciente compañía aérea fue importante, con-

tando todas las exoneraciones que se efectuaron de importación, como la de los aviones, combustibles, repuestos, etc.; además del hangar puesto a su disposición en «Boiso Lanza».

Luego de la llegada del «Express», hubo que hacer en Melilla una especie de pequeña aeroestación para recibir a los pasajeros que partieran o arribaran, pues ahora su número hacia necesaria tal construcción; por lo que más o menos en agosto de 1938 se comenzó a levantar después que la compañía llegara a un acuerdo con el Centro Nacional de Aviación, por el cual el arrendamiento del aeródromo lo pagarían por mitades a la propietaria del inmueble. Dicha aeroestación era de unos siete metros de frente por cuarto de fondo, con la puerta de entrada hacia el campo de aviación, con una ventana a cada lado, el techo era plano con caída hacia la parte trasera. Esta casilla estaba situada a unos metros del hangar más cercano al Camino Melilla, su vida fue relativamente efímera en ese lugar, pues de allí la mudaron hacia el otro lado en 1940, al construirse en ese sitio el tercer hangar del Aero Club del Uruguay. Fue adquirida a la firma Rodolfo Molfese y Cía., al igual que otras cinco que se instalaron en Salto, Paysandú, Rivera, Tacuarembó y Artigas; daban cabida a una salita de espera, un baño y otra pequeña habitación para pilotos.

Conjuntamente con esta decisión de dotar con «aeroestaciones» prefabricadas a los aeródromos donde operaba la compañía, la cual fue tomada en una reunión de los ejecutivos de la dirección de la Sociedad Anónima, que se realizó en Salto el 9 de mayo de 1938, Sres.: Mauricio Semblat Amaro, Alberto y Jorge Márquez Vaeza con los representantes del litoral, Sres.: Alberto Devincenzi Amaro y Adolfo M. Horta, se resolvió también, transformar el servicio que se prestaba a Salto y Paysandú en diario menos los domingos, a partir del sábado 14 de mayo, haciendo el «San Felipe y Santiago» los viajes de los lunes, miércoles y viernes.

El 27 de mayo de 1938 se realizaron las elecciones presidenciales, alteradas en el tiempo por los sucesos del golpe de estado de 1933 y la nueva constitución que comenzó a regir en 1934; en ellas fue elegido Presidente de la República el Gral. Alfredo Baldomir. Antes de asumir la primera magistratura el 17 de junio de 1938, fue invitado por el científico y político Dr. Alejandro Gallinal a pasar unos días de descanso en su estancia de San Pedro del Timote en el Dpto. de Florida, lugar no muy aislado y lejano, pero si no se coincidía en el momento de la partida con el tren que pasaba por la Estación Cerro Colorado, la espera podía ser larga, por lo cual la compañía le ofreció al Gral. Baldomir tener en ese establecimiento de campo un Dragonfly a su orden, lo que fue aceptado,

quedando una semana el «Churrinche» CX-AAR con Delfín Díaz Cibils, quien llevaba pocos días como Comandante, a la espera. Según declaraciones de Díaz Cibils al diario El Día del 16 de junio de 1983, 45 años después de este hecho, aseguró que el «Churrinche» fue algo así como el primer avión presidencial. Como se verá, estas no fueron las únicas veces que la compañía estuvo al servicio de políticos.

Primeros vuelos al exterior

El primer vuelo al exterior que llevó a cabo PLUNA fue un viaje a Asunción del Paraguay, el 2 de agosto de 1938 en el «Express» CX-ABG al mando de Nudelman con Little de copiloto. Ese día partió de Melilla en este aparato una Misión Uruguaya de Confraternidad, por el Tratado de Paz, Amistad y Límites entre las Repúblicas de Bolivia y Paraguay, que se había firmado en Buenos Aires el 21 de julio de 1938. Iban en el aparato: el Cónsul del Paraguay en Montevideo, Sr. José Dalhquist, el Contador General de la Nación, Sr. Raúl A. Previtali, el Diputado Armando D. Pirotto (escritor y notable bibliófilo), el Director de Aeronáutica Civil, Sr. José María Peña, el Senador Juan Antonio Buero, Alberto Márquez Vaeza, Srta. Evelyn Mary Stuart, Srta. Nelly Peña y Srta. Annie Nudelman, además por iniciativa del Ministro británico Millington - Drake, viajó el Sr. H.W. Primrose, componente de la Misión Aeronáutica Británica que había visitado Montevideo. Luego de cumplida la misión, retornó a Montevideo el avión «San Felipe y Santiago» el 5 de agosto, sin novedad.

Este no fue el único viaje al exterior que realizó la compañía en 1938, en octubre efectuó dos vuelos más fuera de fronteras, ambos con el vicepresidente de la República y Ministro de Hacienda, Dr. César Charlone.

El domingo 9 de octubre aprovechando la circunstancia de inaugurarse en la ciudad de Bagé, Río Grande del Sur, Brasil, la exposición feria de productos agropecuarios (en aquella época era el más importante certamen ganadero anual del Sur de Brasil, hoy ese lugar lo ocupa Esteio en Porto Alegre), el Embajador del Brasil en nuestro país Dr. Joâo Baptista Lusardo invitó a una serie de personalidades del gobierno y periodistas para que estuvieran presentes en esa ciudad «gaucha» durante aquel significativo evento de la producción agraria. Para lo cual se propuso que se hiciera el viaje en avión de PLUNA, poniéndose el «Express» CX-ABG al mando de Delfín Díaz Cibils a la orden. Partieron de Melilla a las 09.00 horas, yendo en el aparato: el Dr. César Charlone; el Embajador Baptista Lusardo; el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Arqto. Alfredo R. Campos; el Ministro de Ganadería y Agricultura,

Sr. Esteban Elena; el Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. Abaleázar García; el Director General de Aduanas. C/A Carlos Baldomir; el Presidente de la Administración de Puertos. Dr. Enrique Buero; el Ministro del Interior, Dr. Manuel Tiscornia; el Director de Aeronáutica Militar, Cnel.Esteban Cristi; el Presidente de la Junta Departamental de Montevideo y Presidente de PLUNA, Sr. José María Durán; los delegados de la Federación Rural, Dr. Alfredo O. Inciarte y Sr. José Elorza; y por último Alberto Márquez Vaeza. El vuelo se efectuó sin contratiempos, aterrizando el aparato en el aeródromo de Bagé, donde los esperaba el Gobernador del Estado, Cnel. Cordeiro de Faria. El regreso se hizo el lunes 10 de octubre sin novedad.

El 23 de octubre, luego de algunas postergaciones, nuevamente el cuadrimotor «San Felipe y Santiago» al mando de Nudelman, partió temprano hacia Asunción del Paraguay en su segundo vuelo a esta ciudad, con aterrizaje intermedio en Resistencia, capital de la provincia del Chaco, República Argentina. Este viaje respondía a una invitación del gobierno paraguayo formulada hacía ya semanas; acompañaron al Vicepresidente de la República: el Representante Diplomático del Paraguay en Montevideo, Sr. José Dalhquist, quien ya había ido en el primer viaje del 2 de agosto; el Sub Secretario del Ministerio de Ganadería y Agricultura, Dr. Carlos A. Vilaró Rubio; el Presidente de la Junta Departamental, Sr. José María Durán (también Presidente de PLUNA); el Gerente de ANCAP, Ing. Carlos Vegh Garzón; el Miembro del Directorio del Banco República, Sr. José Pizzorno Scarone; el Director de Crédito Público, Contador Juan Ferrando; el Delegado de la Federación Rural, Dr. Alfredo O. Inciarte; y Alberto Márquez Vaeza. El vuelo se efectuó sin contratiempos, con la etapa de Resistencia, donde almorzaron, arribando a Asunción a media tarde al aeródromo de Campo Grande. El retorno se hizo el día 28 de octubre, sin ningún problema, llegando a Melilla en la tarde de ese viernes, con la novedad de que el Dr. Charlone era portador de una urna con los restos mortales del soldado artiguista Manuel Antonio Ledesma, al cual erróneamente en esos años se le adjudicaba el apodo o alias de «Ansina», confundiéndolo con el fiel servidor de Artigas (según lo ha demostrado posteriormente el Dr. Felipe Ferreiro, que fuera en más de un período Presidente del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay), el que posiblemente se apellidaba Lenzina, sin que esto se pueda asegurar, como nos lo ha hecho saber el historiador Cnel. Angel Corrales. Se recibió al avión y sus ocupantes con todos los honores, estando presente el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Arqto. Alfredo R. Campos, el Inspector General del Ejército, Gral. Agrimensor Julio A. Roletti, jefes y

oficiales de las fuerzas armadas y un escuadrón del Regimiento de Caballería N°1 «Blandengues de Artigas». encargado de escoltar la urna, la que le había sido entregada al Dr. Charlone en la Cancillería del Paraguay por el Ministro de Relaciones Exteriores, de acuerdo a un Decreto de su gobierno de fecha 17 de octubre de 1938. De esta manera el tercer viaje al exterior de un avión de la compañía, se transforma en un episodio histórico, hoy olvidado y sino mal recordado, figurando en él, el confuso nombre de «Ansina» y no el de Manuel Antonio Ledesma, indiscutiblemente soldado artiguista, cuyos restos antes de ser repatriados se encontraban en la iglesia de Guarambaré (Distrito del departamento Central en la República del Paraguay), los cuales hasta el 5 de noviembre de 1997 reposaron en nuestro Panteón Nacional, y a partir de esa fecha en el Mausoleo al Soldado Oriental, junto al Monumento a la Batalla de Las Piedras, en la ciudad de ese nombre, gracias a la hermandad de los paraguayos y en alguna forma al vuelo del cuadrimotor CX-ABG.

En estos vuelos al exterior se materializaron contactos con la aeronáutica paraguaya y de la misma forma con la aviación comercial brasileña, por lo menos con Varig, preparando el camino para posibles extensiones de las líneas de PLUNA. En el primer viaje a Asunción del 2 de agosto, iba en el delegación el Director de Aeronáutica Civil, Sr. José María Peña, quien con Alberto Márquez Vaeza visitaron las autoridades aeronáuticas paraguayas, tentando la viavilidad de la línea Montevideo - Asunción - Montevideo. De la misma forma cuando se fue a Bagé, en la delegación iba el Director de Aeronáutica Militar, Cnel. Esteban Cristi (en esos años la Dirección de Aeronáutica Civil, dependía de la Aeronáutica Militar), habiendo venido importantes personalidades del gobierno brasileño desde Río de Janeiro y desde Porto Alegre directivos de Varig, con los cuales se entrevistaron el Cnel.Cristi y Alberto Márquez Vaeza, entablando conversaciones para cuando PLUNA pusiera en funcionamiento el servicio a Melo y Río Branco, para hacer coincidir las dos líneas en ambos lados de la frontera: Río Branco y Yaguarão, como hasta ese momento estaba haciendo Varig con el ferrocarril uruguayo que llegaba hasta la localidad de Río Branco.

La modernización de la compañía iba al compás de su crecimiento en estas eufóricas primeras épocas, a pesar de las pérdidas que afrontaban con subvención incluida. Quizá la transformación de la empresa en sociedad anónima, con la inyección de capital que implicaba y para tener acceso a formar una sociedad con CAUSA, que nació con una infraestructura floreciente y sus aviones munidos de radio telegrafía, al igual que sus bases, hizo que una de las primeras resoluciones que tomó PLUNA

S.A., fue solicitar a la Dirección General de Comunicaciones, autorización para instalar en bases y aviones equipos de radio - telegrafía - telefonía Marconi; lo que fue autorizado por el Poder Ejecutivo el 14 de octubre de 1938, cuando ya se había desestimado la unión con CAUSA. La autorización incluía la instalación en Melilla de una estación completa con la característica «CXO», utilizando cuatro frecuencias (se levantaron dos torres metálicas para las antenas, y una casilla, detrás de los hangares del Centro Nacional de Aviación, en el predio de la firma Ponce de León y Dutra); otra en Rivera, característica «CXQ», con las mismas frecuencias de Melilla; la otra en Salto, «CXP», con las mismas frecuencias; y por último una estación en cada uno de los tres aviones con tres frecuencias cada una. Estos equipos empequeñecieron aún más la cabina de los Dragonfly y obligaron a que el copiloto se transformara además en radiotelegrafista. Los equipos Marconi de las bases se instalaron en las aeroestaciones menos en Melilla que estaba en la casilla, interviniendo en su puesta a punto el gerente de la firma Sr. H. John Garland, quien se trasladó a todos los aeródromos. Los primeros telegrafistas fueron: en Melilla Gerónimo Noreña Hunter, quien a su vez era instructor y el jefe de todos sus colegas; en Rivera, Eduardo Acosta y Lara (al poco tiempo pasó a ser telegrafista de abordo, quedando en su lugar Manuel Martínez Navajas); y en Salto el Sr. González Soca; todos ingresaron en octubre de 1938.

El 20 de noviembre de 1938 se cumplió el segundo aniversario de la línea aérea, encontrándonos a la firma en permanente expansión, habiendo transportado la cantidad de 5.499 pasajeros 3.359 en el último año, 200.000 cartas, 21.000 encomiendas y 205.00 diarios, con 846.00 kilómetros recorridos. En ese momento estaban en servicio tres comandantes: Walter Ernst Noack, Jefe de Pilotos; Emilio Nudelman; y el uruguayo Delfín Díaz Cibils, quien tenía 31 años. Los copilotos eran: el Ing. David D. Little, además Jefe Técnico de Mantenimiento; Cándido Fernández, ya con más de 1.000 horas de vuelo; y Arturo O. Costa y Conrado Wertnig, ambos todavía honorarios, quienes se iban a hacer cargo de los equipos de radio de abordo de los aviones. Los talleres instalados en uno de los hangares «5» de «Boiso Lanza» continuaban a cargo de José G. Blanco. Asimismo con la instalación de las bases radiotelegráficas, hubo que sumar a los aviadores y técnicos, los telegrafistas, aumentando el número de empleados de la empresa.

A principios de 1939 Noack renunció a su cargo de piloto y Jefe de Pilotos abandonando la compañía luego de una sorda campaña que se le hizo sobre su moral sexual. En abril de ese año comenzó a funcionar con

un De Havillan «Dragon Rapid» con flotadores, Expreso del Plata, línea aérea de hidroaviación entre Colonia y Buenos Aires, Noack fue su piloto hasta que esta pequeña compañía desapareció por haberse accidentado en 1940 su único aparato.

Conrado Wertnig por la misma época que Noack, comenzó a volar como copiloto en Expreso del Plata, por lo tanto también abandonó PLUNA.

En lugar de Noack ingresó en PLUNA como copiloto y poco después Comandante, Marcos Diana, amigo de los hermanos Márquez Vaeza, piloto veterano que había comenzado a volar como alumno de José R. Polero en 1931, recibió su brevet de aviador Nº30 del Centro Nacional de Aviación, el 30 de diciembre de 1931.

A su vez se inició como copiloto a principios de 1939, Irasí de León, volando en forma honoraria hasta que recibió el brevet «B» Nº31 el 7 de julio de 1939; había comenzado a volar a principios de 1937, alumno de José R. Polero, el 22 de octubre de 1937 terminó el curso y le fue otorgado el brevet «A» Nº26 y el Nº66 del Centro Nacional de Aviación.

Por esa época de 1939, también hizo vuelos de copilotaje honorarios en PLUNA, Enrique M. Camment, quien poseía el brevet Nº65 del Centro Nacional de Aviación.

La compañía continuó su ritmo de trabajo ascendente, manteniendo la línea al litoral y Artigas, con descensos en Trinidad y Mercedes, si las circunstancias así lo requerían. De la misma forma conservaba la línea al norte, descendiendo en Durazno y también ahora en Minas de Corrales (Dpto. de Rivera), si era necesario.

Se aumenta la subvención, otro cuadrimotor DH 86 y nuevas líneas

Poco tiempo después de formada la Sociedad Anónima PLUNA, se solicitó al Poder Ejecutivo que traspasara la subvención acordada el 20 de octubre de 1937 a la nueva empresa y a su vez aumentarla en $ 20.000 pesos más, al haber ganado PLUNA la licitación de la ruta a Treinta y Tres, Melo y Río Branco. Por la Ley 9.830 del 16 de mayo de 1939, se facultó al Poder Ejecutivo para traspasar a la Sociedad Anónima PLUNA la subvención de $50.000 pesos; unos días antes el 5 de mayo, el Poder Ejecutivo mandó a la Asamblea General un Mensaje y Proyecto de Ley, concediendo a la PLUNA S.A. el otorgamiento de una subvención de $ 20.000 pesos destinada a auxiliarla en el establecimiento de la línea a Treinta y Tres, Melo y Río Branco; mensaje que se transformó en la Ley Nº9.875, el 15 de setiembre de 1939 al votarla la Asamblea General y refrendarla el Poder Ejecutivo en esa fecha.

No obstante ser ya bien conocida la compañía, sus directores no dejaban escapar la oportunidad de un poco de publicidad gratuito, como era la intervención en festivales aeronáuticos, tanto en Melilla como en el interior. A la finalización de la Primera Carrera Internacional de Regularidad, Montevideo - Buenos Aires - Montevideo, el sábado y domingo 1 y 2 de julio de 1939, se efectuó en Melilla un gran festival aeronáutico al cual acudió el Presidente de la República, Gral. Baldomir y más de treinta mil personas. Los tres aviones de PLUNA estuvieron presentes en Melilla, donde realizaron vuelos de bautismo, incluidos con el D.H. Express.

En agosto de 1939 llegó al puerto de Montevideo el segundo D.H. 86 «Express». Fue armado como los anteriores en «Boiso Lanza» y probado en vuelo; el 20 de setiembre se le inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula CX-AAH (padrón anterior al que le hubiera correspondido, el cual debió haber quedado reservado para algún otro avión, el que finalmente no se registró, ocupándolo este aparato de la compañía). Se trataba de un D.H.86 (se inscribió como D.H.86A, pero en realidad era un D.H.86 según A.J. Jackson) número de fabricante 2325, su matrícula británica había sido G-ADEC, el primer certificado de aeronavegabilidad le fue otorgado el 1ro. de julio de 1935, pertenecía a la Hillmans Airway Ltd., en 1936 fue transferido a la British Airways Ltd. y en setiembre de 1938 lo adquirió PLUNA, según consta en el libro «De Havilland Aircraft, since 1915» por A.J. Jackson. También estaba pintado de rojo como los otros aviones, se le bautizó «Santa Rosa de Lima». Su primer vuelo en línea se efectuó el lunes 2 de octubre de 1939 en la ruta del litoral, al mando de Nudelman, con Arturo O. Costa de copiloto.

Por esta época la agencia de PLUNA en Montevideo sita en Agraciada 1430, se muda al lado de su pequeño local, a otro un poco más amplio en Agraciada 1432. En Rivera es nombrado agente el Sr. «Chico» Gil, secundado por Alfredo Paiva Olivera, encargado del aeródromo, ahora en La Lata donde se instaló la estación de radio, aeródromo preparado con la ayuda de la Intendencia Municipal de Rivera.

Ya están instaladas las cinco aeroestaciones en los aeródromos de Paysandú, Salto, Artigas, Tacuarembó y Rivera, además de la de Melilla, todas armadas por el hábil carpintero Sr. Iturzaeta.

En octubre el Tte.Cnel. Hernán S. Barú, asesor del Ministerio de Defensa Nacional en política aeronáutica, preparó un proyecto de resolución autorizando a PLUNA a realizar vuelos regulares a Treinta y Tres, Melo y Río Branco, de acuerdo a la licitación que la compañía había

ganado. Se efectuaron vuelos de reconocimiento en estas tres localidades, seleccionándose campos de aviación en Melo y Río Branco, Treinta y Tres no fue necesario, se usaría el aeródromo de alternativa (terrain de secours) de la Air France que estaba al cuidado del Sr. Pedro Melián. El vuelo inaugural estaba previsto para el 19 de noviembre, conmemorando el tercer aniversario de la empresa, el que fue postergado para el jueves 23, por causas de fuerza mayor.

PLUNA festejó su tercer año de servicios aéreos con una propaganda de una página entera en el diario El País, que era el medio de difusión más vinculado a la empresa, al igual que la revista Mundo Uruguayo, la que también dedicó una página a las actividades de la línea. En el primero aparecía el Directorio de ese momento de la Sociedad Anónima: Sr. José María Durán, Presidente; Dr. Alfredo O. Inciarte, Presidente en ejercicio; Sr. Alberto Márquez Vaeza, Vicepresidente; Mauricio Semblat Amaro, Secretario; Dr. Benigno Paiva Irisarri, Vocal; además Alberto Márquez Vaeza era el Administrador y su hermano Jorge el Gerente. En ese año se transportaron 4.660 pasajeros, en los tres años ya iban 10.159 en 1:038.036 kilómetros recorridos, con 3070 kgs. de correspondencia y 5.326 kgs. de encomiendas entregadas.

Finalmente el 23 de noviembre, luego de varias postergaciones se inauguró la línea a Treinta y Tres, Melo y Río Branco, con el D.H. Express «San Felipe y Santiago» al mando del Delfín Díaz Cibils, con Arturo O. Costa de copiloto. En este primer viaje venían como invitados especiales el representante del Ministerio de Defensa Nacional, Tte.Cnel. Ricardo Botta y el Director Interino de la Dirección de Aeronáutica Civil (el Sr. José María Peña estaba con licencia) Tte.Cnel. Hernán S. Barú (quien hizo varios vuelos de copiloto en aviones de PLUNA); el Diputado Euclides Sosa Aguiar, quien desde su banca había luchado tesoneramente por la implantación de este servicio; el periodista del diario «El Pueblo», Sr. Gatti; como pasajeros figuraban dos personas con destino a Melo y también los hermanos Márquez Vaeza. A media mañana aterrizaron en el aeródromo de la Air France de Treinta y Tres (actual aeródromo departamental) donde fueron recibidos por el agente nombrado en esa ciudad, Sr. Alcides Rodríguez, el encargado del campo Sr. Pedro Melián, autoridades departamentales y público. Después de hacer un vuelo demostrativo sobre la ciudad con invitados y periodistas de la prensa local, el avión partió para Melo donde arribó antes del mediodía al campo que se había seleccionado, próximo al cuartel, donde más tarde se instaló el aeroclub local; allí se recibió a invitados y pasajeros por parte del agente designado Sr. Manuel B. García, autoridades de la Intendencia, militares, perio-

distas de la prensa local y público. Al igual que en Treinta y Tres se hizo un vuelo demostrativo y luego se partió para Río Branco, llegando a los pocos minutos al lugar que se había elegido para aterrizar, próximo al Destacamento que existía en ese paraje del Batallón de Infantería No. 10, donde era esperado por el Sr. Sulpicio Jackson, agente nombrado por PLUNA. Al poco tiempo se emprendió el regreso hacia Melo, Treinta y Tres y Montevideo.

El servicio de esta ruta al noroeste se efectuaba los martes, jueves y sábados, combinando en Río Branco con el avión de Varig que aterrizaba en la ciudad de Yaguarón, próximo al arribo de PLUNA, el cual se dirigía y llegaba de Porto Alegre (hasta ese momento Varig combinaba con el coche motor del Ferrocarril Central de Uruguay, hacia o desde Montevideo). Los aviones de la Varig que combinaban con los de PLUNA en Yaguarón eran: el Junkers F-13 «Livramento» matrícula PP-VAF, monomotor para cuatro pasajeros; el Messerschmitt M20b «Aceguá» matrícula PP-VAK, monomotor para diez pasajeros; y el Junkers Ju 52/3m «Mauá» matrícula PP-VAL, trimotor para diez y siete pasajeros.

A fines de 1939 ingresó a la compañía el Sr. Emilio Fernández como radiotelegrafista, quien se había capacitado con un curso de dos años en la Dirección General de Comunicaciones, en primera instancia realizó suplencias en las radios de las bases, para pasar a principios de 1940 como radiotelegrafista de abordo.

De la misma forma, por esa época fue alta como cadete en las oficinas de la empresa, el joven Rogelio Martínez, quien pocos años más tarde pasó a su pedido a los talleres, donde hizo una larga carrera de cincuenta años como mecánico, llegando a ser el funcionario más antiguo de la compañía.

Eduardo Acosta y Lara, que ya llevaba más de un año en la empresa, hizo paralelamente el curso de piloto aviador en Melilla como alumno de Walter Fiesel, recibiendo el 4 de febrero de 1940 el brevet «B» Nº41, pasando a formar parte de las tripulaciones, ahora como copiloto y radiotelegrafista.

También a principios de 1940 ingresó como copiloto y radiotelegrafista (con licencia restringida) Federico Rodríguez Escalada, estando al servicio de la línea por poco tiempo, en esta primera etapa de su actuación en la aviación comercial. Los talleres continuaban en el último hangar «5» de «Boiso Lanza», ahora bajo la responsabilidad única de José G. Blanco al haber renunciado el Ing. David Little. Secundaban a Blanco como mecánicos los Sres. Dante Perratone, Federico Gibbs y Máximo Rigo, y como carpintero el Sr. Francisco Lauman.

El servicio que prestaban los talleres para el mantenimiento de los aviones, se fue haciendo cada vez mejor a medida que el tiempo pasaba, solucionando los problemas que se iban presentando con idoneidad y rapidez. Contribuía a que esto pasara, el hecho de tener prácticamente a su lado los expertísimos mecánicos de la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios de la Aeronáutica Militar, los cuales siempre fueron sensibles al requerimiento de ayuda, como así se lo aseguró al autor el Cap. José G. Blanco; además los motores de los aviones Dragonfly eran los mismos que los que usaban los D.H.82A «Tiger Moth» de la Aeronáutica Militar y a su vez los motores de los Express eran iguales a los que tenía el D.H.89 «Dragon Rapide» del Ministerio de Salud Pública que administraba la Aeronáutica Militar; por lo que en emergencias, como pasó, se podían intercambiar repuestos, hasta que se recibiera la parte faltante. Y no solo solucionaron la falta de recambios, también varias veces los técnicos de la Aeronáutica Militar llenaron los tanques de combustible de los aviones de PLUNA, adelantándole la nafta suficiente para terminar el mes, la que era devuelta cuando recibía la partida correspondiente de la compañía.

Con las tres rutas en explotación, todos los días de la semana, menos los domingos, los aviones de PLUNA estaban en el aire cubriendo las líneas regulares, además, aveces se hacían «charters», por lo cual no era difícil que algún día estuvieran tres aviones volando.

Los vuelos en la compañía se desarrollaban todos, sin excepción, visualmente (VFR), sólo usaban los instrumentos para atravesar alguna capa de nubes. Por otra parte ni los aviones ni los aeródromos poseían ayudas electrónicas para efectuar descensos, por lo cual los pilotos no tenían la posibilidad de prepararse adecuadamente para el vuelo por instrumentos o «a ciegas» como se le denominaba en aquella época. Mientras figuró Walter Noack en el plantel de aviadores, brindó su experiencia adquirida en los años en que sirvió en Lufthansa; los que tuvieron la suerte de volar con él afirmaron sus casi elementales conocimientos y pudieron observar, por lo menos, como se encaraba el cruce de una nubosidad o una lluvia fuerte, manteniendo por medio de los instrumentos el vuelo nivelado o los ascensos y descensos en ruta.

A veces la imposibilidad de continuar un vuelo complicado por la falta de visibilidad le jugaba una mala pasada al piloto, obligándolo a realizar algún aterrizaje no previsto por no poder continuar, ni lograr regresar por haber quedado encerrado a causa de las malas condiciones del tiempo, a lo que también otras veces había que sumar el terreno con cerros o colinas u otros obstáculos que hacía peligroso un vuelo visual a baja altura en esas condiciones.

Relacionado con lo anterior existen varias anécdotas conocidas, sobre viajes regulares que finalizaron para los pasajeros en estancias, sin otros inconvenientes que salir del lugar del aterrizaje en algún incómodo medio terrestre. Por ejemplo Arturo O. Costa cuando ya era Comandante de los Dragonfly, en 1941, se vio enfrentado con su copiloto Eduardo Acosta y Lara a una situación límite, que lo obligó a tomar tierra con el «Churrinche» en un cerro chato a 250 mts. de altura, en la zona de Arerunguá, Dpto. de Tacuarembó, luego de haberse «arrastrado» a causa de la niebla por un buen rato; este episodio de su vida aeronáutica esta magistralmente relatado en su libro «Los Caminos del Cielo» que editara en junio de 1943, el cual termina recién tres días después, cuando logró despegar, por supuesto, sin sus pasajeros, quienes ya se habían ido por sus propios medios.

Por el año 1942, en su viaje hacia Salto, el estudiante Juan Carlos Baratta, pasajero de uno de los D.H. Express, abandonó el avión con su valija en medio del campo, luego de haber volado más de tres horas, al haber sus pilotos aterrizado el cuadrimotor en una estancia, a causa de haber perdido el rumbo por el continuo vuelo rasante; ese fue su último vuelo, según nos contó su hermano ex funcionario de la compañía.

En esos primeros años la profesionalidad de los pilotos no era todo lo deseable para una línea aérea, no obstante supieron desenvolverse logrando la disciplina del vuelo en forma puramente empírica, paulatinamente, quizá con un poco de suerte, pero lo lograron, por lo menos sin accidentes mayores. De la misma manera existe algún episodio que nos puede ilustrar sobre los viajes de aquella época casi heroica (para los pasajeros) del vuelo de línea a la uruguaya. En uno de ellos hacia Salto con un D.H. Express al mando del Díaz Cibils y Cándido Fernández y Emilio R. Fernández en la radio, según nos relató este último, antes de llegar a Trinidad sus pilotos notaron la falta de nafta para los motores del ala izquierda al chequear sus tanques, por lo cual decidieron aterrizar lo antes posible, haciéndolo en una estancia relativamente cercana a aquella ciudad, ante el asombro de su pasaje; consiguieron combustible y continuaron el vuelo, luego de un despegue sin historia (le sobrada potencia a este aparato).

Otra aventura semejante le ocurrió a Nudelman en un vuelo a Rivera, en el cual aterrizó con poco combustible en Brasil, donde se situó, no muy apartado de la frontera; la solución según Eduardo Acosta y Lara, también protagonista de esta anécdota, fue que él consiguió y trajo la nafta a caballo.

Los caminos a la Ley de Fomento de la Aviación y los cambios que introdujo

El 1ero. de setiembre de 1939 estalló la Segunda Guerra Mundial, lo que vino lógicamente a complicar el panorama de la compañía, al contar esta solamente con aviones británicos, siendo Inglaterra una de las potencias intervinientes; pero no solo resultó un embrollo el hecho de que la fábrica de los aparatos estuviera en pleno teatro de la guerra, los combustibles y lubricantes que los hacían funcionar se encarecieron hasta en un cincuenta por ciento al igual que los materiales y repuestos, lo que obligó a PLUNA a solicitar al Poder Ejecutivo el aumento de tarifas en las líneas que explotaba, según la vigencia de la Ley Nº9875 del 15 de setiembre de 1939, por la cual se le aumentaba la subvención y a la vez le imponía que dichas tarifas e itinerarios serán sometidos siempre a la aprobación del Poder Ejecutivo. De acuerdo a esto último solicitado, siendo este el primero de los que sería una cadena de cambios que de aquí en más se fue dando en la empresa, obstaculizando su normal funcionamiento, porque cuando se daba el consentimiento este no podía ser retroactivo, pasando meses entre la solicitud y la aprobación con las consiguientes pérdidas, las cuales se iban sumando a su desgaste económico, que no podía salvar una subvención insuficiente.

En el artículo Nº17 de la Reglamentación de la Ley Nº9875, se exigía a PLUNA la instalación en Río Branco, terminal de la ruta noroeste, de una estación de radio, como lo había hecho en las terminales de las otras líneas: al litoral y al norte. El directorio de la empresa con buen tino solicitó al Poder Ejecutivo el cambio de ubicación de aquella estación a Melo, teniendo en cuenta la importancia de esta ciudad como capital departamental, además siete días más tarde de haberse accedido a este pedido, el 17 de abril de 1940, PLUNA recibe el consentimiento del Poder Ejecutivo mediante la Resolución Nº2020, para modificar el recorrido de la ruta antedicha por el de Montevideo - Treinta y Tres - Río Branco - Melo y viceversa, transformándose Melo en terminal de la línea. Las razones que aducía el directorio de la compañía en su pedido para tal cambio, hoy nos parecen sin mucho fundamento para una línea aérea; una de ellas era que entre Treinta y Tres y Melo la ruta esta compuesta por grandes serranías sin lugares para aterrizar de emergencia (como hemos visto que lo hacían sus pilotos). Con zonas de continua mala visibilidad, techos bajos, etc.; dando como ejemplo las afirmaciones de los pilotos de la Air France sobre este tópico. El hecho es que el cambio se hizo, instalándose en el campo militar de la ciudad de Melo,

que ya se venía usando, previa autorización expedida el 14 de mayo de 1940 por el Ministerio de Defensa Nacional, obligando a la compañía además a emplazar allí una aeroestación antes de agosto de ese año. El telegrafista de esa base, luego de un interinato de Emilio Fernández fue Eleazar Pedragosa, quien en 1943 hizo el curso de piloto aviador en el Aero Club de Melo con el Instructor Elio Ventura, recibiendo el 22 de enero de 1944 el brevet «A» y el 26 de enero de 1945 el brevet «B» N°130; como se verá ingresó en las tripulaciones de PLUNA como aviador en la época de la Sociedad de Economía Mixta.

Las liquidaciones de la subvención, como se dijo, se efectuaban por trimestre vencido. Cada vez que le correspondía, la compañía tenía que realizar las gestiones pertinentes para el cobro, mediante previa solicitud al Poder Ejecutivo, el cual por Resolución daba la orden al Banco República para el pago. Por ejemplo el 17 de abril de 1940 se liquidó por la Resolución N°2014 el trimestre de octubre - diciembre de 1939; generalmente esa era la demora.

Los problemas económicos de la compañía eran acuciantes, manteniendo deudas con diferentes proveedores, sin lograr salir adelante a pesar de la subvención y de las otras ayudas que el Estado le daba. Cualquier dinero representaba un desahogo y si era una buena cantidad mejor (el trimestre último era de $14.555,55 pesos, lo que era una suma respetable). Cuando PLUNA se presentó a la licitación de la línea Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Río Branco fue obligada a depositar en la Sección Custodias del Banco República la cantidad de $2.000 pesos en títulos, por concepto de garantía; como ese dinero lo necesitaba, prácticamente enseguida de conseguida la licitación efectuó una petición para su devolución, siendo atendida por el Poder Ejecutivo «dada la solvencia de la compañía y su dependencia económica administrativa del Estado» y le fue devuelta el 3 de abril de 1940.

En 1940 PLUNA mantenía y daba servicio hacia el interior de la República a las tres rutas para las que había sido autorizada, con escalas a las cuales podríamos denominar como naturales o normales, sin desviarse mucho de su rumbo; por el inciso 3° del artículo 1ro. de la Reglamentación de la Ley 9875, se veía obligada a aterrizar en Mercedes y Santa Isabel (hoy Paso de los Toros) en su línea de Montevideo a Artigas, con las inversiones y gastos que eso traía aparejado para levantar un pasaje mínimo; como ocurría con la escala en Trinidad, que se había vuelto obligatoria por esa Reglamentación, que a la larga le salió cara a la empresa, pues hasta una multa de $50 pesos tuvo que abonar por no haber descendido el día 3 de abril de 1940, aduciendo cuando se le reclamó que las condiciones meteorológicas lo habían impedido; ¡lo que motivó una denuncia del Intendente Municipal de Flores, con el respaldo del Servicio Meteorológico que lo negaba!. Luego que se reglamentaban las leyes que subvencionaban y favorecían a la compañía, esta presentaba recursos sobre los artículos que en un primer momento eran aceptados y más tarde ante un estudio más ordenado se rechazaban por no ser aplicables a la realidad económica del medio; evidentemente la falta de conocimiento y experiencia en el manejo de la aerolínea era evidente.

La compañía ya estaba atada al carro del Estado, creyendo que con el entramado de nuevas líneas este se sensibilizaría otorgando una mayor ayuda, como en otros países, con buenas subvenciones por kilómetro, era una utopía, a pesar de aquellos años de bonanza, en que la guerra dejaba buenos dividendos al país, sin embargo se insistía coqueteando con él, pero eso sí, tratando de mantener sus privilegios, actitud que sus fundadores conservarán hasta que desaparezcan de la nómina de la Dirección, al final de la Sociedad de Economía Mixta.

EL 29 de mayo de 1940 el Poder Ejecutivo mandó a la Asamblea General un Mensaje y Proyecto de Ley tendiente a sostener e impulsar la Aviación Civil, fundamentando el mencionado Proyecto de Ley en las siguientes razones para la aviación comercial:

Las líneas de aeronavegación nacional P.L.U.N.A. y C.A.U.S.A. acusan en los balances anuales, un estado deficitorio, que significa un grave riesgo de que esas líneas, deban, si el Estado no va en su auxilio, interrumpir sus servicios con evidente perjuicio de la población general de la República, habituada ya al confort y rapidez de los modernos medios de comunicación y transporte que les brindan las citadas compañías. - Consecuencia de este estado crítico esas compañías han elevado al Ministerio de Defensa Nacional, solicitudes pidiendo el aumento de las subvenciones que actualmente gozan. La Compañía P.L.U.N.A. ha solicitado el aumento de la subvención otorgada de $ 70.000.00 y que significaba, de acuerdo con sus actuales recorridos una prima kilométrica de $0.153 a $0.40. - La Compañía C.A.U.S.A. ha solicitado un aumento global de $ 45.000.00 Ambas compañías abonan su solicitud en el estado actual deficitario de sus finanzas. Las razones invocadas como originarias de esa situación son por un lado, las nuevas exigencias creadas posteriormente a las leyes de subvenciones, en sus respectivas reglamentaciones, (aparatos de radio a bordo y terrestres, resguardos para pasajeros, aumento del personal navegante y administrativo, etc.) y por otra parte, los aumentos experimentados por los materiales aeronáuticos en general y de los precios de combustibles y lubricantes.

Mientras se estudiaba en el Parlamento este Proyecto de Ley, la empresa continuaba su marcha, ahora con sus componentes insuflados de nuevas esperanzas sobre la panacea que iba a solucionar todos los problemas, ya no era un espejismo, el desenlace estaba al alcance de la mano.

Con cada Ley de subvención pasaba algo parecido, grandes esperanzas que terminaban en frustraciones, pues con las ayudas de este tipo venían también las obligaciones que terminaban siendo mayores que aquéllas; como pasó con esta nueva Ley, lo cual se verá un poco más adelante.

A mediados de 1940 la falta de repuestos para los motores de los cuatro aviones comenzó a hacerse sentir, entre otros, por motivos de la guerra, sobre todo en lo referente a las partes que se cambiaban normalmente en las inspecciones, solucionándose con lo que se encontraba en plaza y con el ingenio de los mecánicos. Para el Ing. David Little la situación se transformó en molesta por esa coyuntura a la que veía enfrentando al tener la responsabilidad sobre las reparaciones e inspecciones, pues él las firmaba. En estas circunstancias lo venció quizá la falta de imaginación o la inexperiencia práctica (al decir del mecánico José G. Blanco) pensando que no había salida para un desenlace como el estaba acostumbrado, sin improvisación; renunció a su cargo quedando al frente del taller como Jefe de Mecánicos de la compañía el Cap. Blanco, con toda la responsabilidad a su custodia. A raíz de esa obligación que asumió, luego de una prueba en vuelo del D.H. Express CX-AAH efectuada por el Jefe de Pilotos, Cap. Nudelman, el Directorio de la Sociedad Anónima le envió el 10 de julio de 1940 una carta de agradecimiento y felicitación por el óptimo estado en que Nudelman encontró el avión.

El 20 de noviembre de 1940 P.L.U.N.A. cumplió cuatro años de servicio en los que se transportaron 15.300 pasajeros y en el último 5.141; el recorrido total de todo el período fue de 1:500.000 kilómetros, de los cuales 461.964 en el último año. El Directorio de la Sociedad Anónima en ese momento era el siguiente: Dr. Benigno Paiva Irisarri, Presidente; Mauricio Semblat Amaro, Vicepresidente; Dr. Julio B. Pons, Secretario; Dr. Alfredo O. Inciarte, Vocal; Sr. Alberto Márquez Vaeza, Director Administrador; y Sr. Jorge Márquez Vaeza, Gerente General.

La Ley de Fomento de la Aviación Nacional se aprobó por la Asamblea General del Poder Legislativo el 25 de noviembre de 1940, el 5 de diciembre se promulgó por el Poder Ejecutivo, correspondiéndole el Nº 9.977. Con ella se hacían varios cambios que favorecían a toda la aeronáutica y en forma especial a los servicios de línea aérea. Por ejemplo: se declaraba la exención de todo impuesto y adicionales de importación en lo referente a la adquisición de aeronaves, combustibles y lubricantes, y cualquier otro material, máquina, instrumento y artículos necesarios para los primeros. Así mismo se exoneraba de todo gravámen consular al tráfico de aeronaves de bandera uruguaya. Igualmente el Banco República acordaba a la importación de aeronaves destinadas a matrícula nacional y sus repuestos, el mejor cambio vendedor de los distintos que rijan, etc.; y otros beneficios que facilitaban las operaciones de la aviación nacional. A la aeronáutica comercial se la favorecía con varios ítems, con ciertas obligaciones. El artículo 17 estaba dedicado a P.L.U.N.A. y decía:

Artículo 17° - Fíjase en treinta centésimos ($0.30) la prima kilométrica que percibirá la Compañía «Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea» (P.L.U.N.A.), por los servicios aéreos que realiza con sus aeronaves en las diversas líneas autorizadas dentro del territorio nacional.- Dicha prima será abonada solamente sobre un recorrido máximo anual de setecientos cincuenta mil kilómetros (750.000) - cumplidos en los siguientes servicios, ida y vuelta, con la frecuencia mínima que se determina: Montevideo, Trinidad, Mercedes, Paysandú, Salto; seis (6) veces por semana.

Montevideo, Treinta y Tres, Río Branco, Melo; tres (3) veces por semana.

Montevideo, Durazno, Santa Isabel, Tacuarembó, Minas de Corrales, Rivera, Artigas; tres (3) veces por semana.

Artigas - Salto; una vez por semana.

Tacuarembó - Melo; una vez por semana.

Las escalas en Trinidad, Durazno, Santa Isabel, Minas de Corrales y Treinta y Tres, serán irregulares y sólo a pedido de pasajeros, mientras de las estadísticas controladas por la Dirección de Aeronáutica Civil, no se desprenda la existencia de pasaje suficiente como para establecer la regularidad de estas escalas.

Siempre que existan las autorizaciones correspondientes de los Gobiernos de las Repúblicas Argentina y Paraguay: Montevideo, Salto, Encarnación, Asunción del Paraguay; una vez por semana.

Siempre que exista la autorización del Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil: Melo - Bagé; una vez por semana.

Y otros artículos que eran comunes para todas las compañías de aeronavegación:

Artículo 20°.- El Poder Ejecutivo nombrará un delegado ante cada uno de los Directorios de las Compañías «Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea» (P.L.U.N.A.), «Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima» (C.A.U.S.A.) y «Expreso del Plata Limitada», el que dependerá directamente de la Dirección de Aeronáutica Civil y que

tendrá el cometido de tenerlo al corriente de la marcha de la Compañía, dándole cuenta mensualmente de lo actuado.

Dichos delegados, se hallarán investidos de todas las atribuciones necesarias para el mejor cumplimiento de sus tareas y podrán requerir en cualquier momento la colaboración de la Inspección Nacional de Hacienda para las verificaciones que juzguen pertinentes y asimismo fiscalizar el cumplimiento de todas las disposiciones de esta ley y de los actos de las Compañías que tuvieran relación aún indirecta con la misma.

Artículo 21° - En caso de que el monto del capital privado invertido en las empresas perciba un interés mayor al quince por ciento (15%), el excedente será invertido íntegramente a favor del Estado con concepto de reintegro por las subvenciones otorgadas.

El interés a que se refiere este artículo no podrá ser formado haciendo disminuciones por amortizaciones y otros descuentos mayores a los promediales efectuadas hasta la fecha por las Empresas subvencionadas.

Para elevar las tarifas vigentes será necesaria la autorización del Poder Ejecutivo.

Artículo 22°.- Serán descontadas de las subvenciones las multas parciales impuestas a las mencionadas Compañías de Aeronavegación, por las infracciones en que puedan incurrir.

Artículo 23°.- Los reajustes por las diferencias en más o menos que existan, serán liquidados en el pago siguiente, de acuerdo con los informes del Ministerio de Defensa Nacional. Se establece como subvención mínima a la Compañía «Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea» (P.L.U.N.A.) a los efectos del cálculo de estos pagos bimensuales, la equivalente a setecientos cincuenta mil (750.000) kilómetros anuales de recorrido. En caso de incumplimiento de los preceptos de esta ley por las Compañías beneficiarias, el Poder Ejecutivo dispondrá la cesación del pago de todos los servicios no realizados con el estricto cumplimiento de las exigencias de la misma.

Artículo 24°.- Las empresas beneficiarias de las disposiciones de esta Ley, acordarán a los funcionarios militares y civiles que viajen por razones urgentes de servicio, una rebaja en el precio de los pasajes del veinte por ciento (20%) sobre el valor de tarifa.

Artículo 25°.- El Poder Ejecutivo preverá en la reglamentación de esta Ley, todo lo referente a:

a)Personal navegante y terrestre estableciendo las condiciones y el contralor correspondiente a sus respectivas tareas, de modo que se formalicen, con fines de legislación social, las bases de un futuro estatuto de los empleados y obreros a que se refiere este propósito.

b) Idoneidad mínima del personal técnico navegante o director de a actividad aérea de cada empresa.

c) Obligación por parte de las compañías subvencionadas de mantener la infraestructura terrestre o marítima que utilicen, la cual estará constituida de modo que concurra y pueda tener aplicación inmediata a las necesidades de la defensa nacional.

d) Las características de los materiales de vuelo utilizados en las diversas líneas contempladas desde el punto de vista dela mayor eficiencia y seguridad, sin que lo dispuesto pueda limitar de manera perjudicial para las empresas las posibilidades de elección frente a la competencia entre diversos productores de igual categoría.

c) Condiciones en que las empresas quedan obligadas a admitir el copilotaje por aviadores militares.

Artículo 26°.- Las empresas beneficiarias de las subvenciones acordadas por la presente Ley no podrán, a partir de la promulgación de la misma, sin la autorización expresa del Poder Ejecutivo, comprometer, ceder, transferir o negociar a ningún título, dichas subvenciones o las concesiones de las líneas aéreas respectivas.

El Poder Ejecutivo, en todo momento, podrá otorgar las concesiones de todas las líneas de aeronavegación, establecidas en esta Ley o no, en la forma que se determine en la reglamentación correspondiente. En ningún caso compañías extranjeras, aunque participen en los servicios de las nacionales con autorización fundada del Poder Ejecutivo, podrán ser beneficiarias directas o indirectas de las subvenciones a que se refiere esta Ley.

Las matrículas de las aeronaves de las compañías subvencionadas por la presente Ley, serán de nacionalidad uruguaya; el personal de las tripulaciones estará compuesto por ciudadanos nativos uruguayos el ochenta por ciento (80%) de los empleados del total, y en cada servicio o especialidad que empleen estas compañías subvencionadas. El personal en situación de retiro del Ejército y de la Marina, con títulos aeronáuticos, podrá formar parte del personal de compañías de aeronavegación nacionales.

Artículo 27.- El plazo para las concesiones y subvenciones que se otorgan por esta Ley a las compañías de aeronavegación «Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea» (P.L.U.N.A.), «Compañía Aeronáutica Uruguaya Sociedad Anónima» (C.A.U.S.A.) y «Expreso del Plata Limitada», es por el término de seis años a contar desde la promulgación de la misma.

Artículo 28°.- Para la normal prestación de los servicios que respectivamente les competen, las compañías beneficiarias de las concesiones y

subvenciones que se acuerdan por esta Ley, deberán disponer, como mínimo, del siguiente material de vuelo.

La «Compañía Primera Líneas Uruguayas de Navegación Aérea»(P.L.U.N.A.), cinco aviones multimotores, incluidos los cuatro de que actualmente dispone y un quinto multimotor de doble comando, con capacidad mínima para ocho pasajeros, equipados con aparatos transmisores y receptores de radio telegrafía, debidamente aprobados, para las líneas internas.

Se acuerda el término de un año a contar de la sanción de esta Ley, para la puesta en servicio por cada una de las tres compañías nombradas del material de vuelo a que precedentemente se hace referencia, determinándose a la vez, que será facultad del Poder Ejecutivo, exigir el aumento de ese mismo material de vuelo, así como la frecuencia de los viajes regulares en las distintas líneas, si las exigencias del servicio así lo impusieran.

Los pagos de la subvención de P.L.U.N.A. y de las otras compañías, se hacían bimensualmente en lugar de trimestralmente, como se realizaban antes de esta Ley.

Como se expresó anteriormente, en cada Ley de subvención o ayuda que sancionaba el Estado, implicaban además una serie de obligaciones que no siempre eran aplicables, las cuales luego, la compañía tenía que luchar para hacer que se derogaran ciertos artículos o tratar de retrasarlos en el tiempo. Y en cada una de ellas la desilución de los beneficiarios, cuando terminaban de conocerla y se reglamentaban, era evidente, como pasó con esta, que las primas kilométricas no fueron suficientes y a los pocos meses ya se transformaron en deficitarias.

Para ir preparando más tripulantes con los cuales hacer frente la exigencia del artículo 25 inciso b, a fines de 1940 ingresó a la compañía como copiloto - radiotelegrafista, Carlos Estradé, quien volaba desde 1939, habiendo alcanzado a obtener la licencia comercial el 22 de febrero de 1940, correspondiéndole el brevet «B» Nº 42.

Se aplica la nueva Ley; P.L.U.N.A. S.A. adquiere el Potez 62/1

El 5 de febrero de 1941 expiró el primer bimestre desde que se promulgó la Ley de Fomento de la Aviación Nacional, por lo cual el Directorio de P.L.U.N.A. solicitó se le abonara la subvención de acuerdo al artículo 17 de esa Ley, lo que fue satisfecho por Resolución del 27 de marzo de 1941. En los demás bimestres la compañía no logró llegar al mínimo de 125.000 kilómetros, recorriendo más o menos la mitad de esa cantidad, por lo que la subvención se veía mermada, al no alcanzar la cantidad de kilómetros que exigía la Ley en su artículo 23.

En marzo de 1941 la Dirección de Aeronáutica Civil decidió inspeccionar los motores de las aeronaves de P.L.U.N.A., solicitando para tal trabajo un técnico a la Aeronáutica Militar, la que designó al Tte.1ro. Asdo. José Rígoli, en ese momento Jefe de la Sección Montaje y Desmontaje de la División Talleres, Almacenes Generales y Servicios, mecánico experimentado, eficaz y competente, conocedor de esos motores, los cuales eran unos la planta de poder de los D.H. Tiger Moth y los otros del D.H. Dragon Rapide, como ya se adelantó. Esta tarea llevada a cabo por este conocido técnico, consistió en la inspección y verificación micrométrica de aquellos motores, la que exigió varios meses de labor, finalizando recién a fines de ese año; no encontrando nada que hiciera temer por la seguridad de los vuelos de la compañía. De esta manera se aventaron las posibles dudas de que el taller ahora en manos de José G. Blanco no tuviera la idoneidad necesaria para su buen funcionamiento.

La compañía mantiene desde 1941 sus tres rutas dentro del territorio nacional hasta que suspenda sus servicios el 22 de marzo de 1943, de acuerdo a los nuevos trazados que requería la Ley, sin regirse al pie de la letra por ella en cuanto a las frecuencias que prescribía para cada una. Para la ruta del litoral hasta Salto, tenía que dar el servicio seis veces por semana, lo daba cuatro. Para la ruta del centro, cumplía con las tres veces estipuladas finalizando en Artigas (en el trazado anterior terminaba en Rivera). En la ruta del noreste tenía que efectuarla tres veces, pero solo iba una vez por semana, los sábados. La extensión de Salto a Artigas la realizaba como estaba dispuesto, una vez a la semana. Tacuarembó - Melo, nunca se realizó. Las líneas al exterior nunca se hicieron.

El 2 de julio de 1940 se cumplió el último cruce transatlántico de la compañía Air France, con el Farman 2200 cuadrimotor F-AQCX «Ville de Natal» al mando del Comandante Marcel Reine, gloria de la aviación comercial mundial y amigo del Uruguay. La Segunda Guerra Mundial detuvo, luego de diez meses de haber comenzado, los vuelos transatlánticos de esta aerolínea y por lo tanto, los demás en Sudamérica que se abastecían con dichos vuelos, pararon. En Buenos Aires quedaron varios aviones, uno de ellos que estaba afectado a la ruta Buenos Aires - Santiago de Chile, el Potez 62/1 F-ANQN «Aquila», que era un bimotor de ala alta, con dos Hispano - Suiza de 720 H.P. cada uno, para catorce pasajeros, número de fabricante 8/4027, el cual había sido puesto en servicio el 7 de mayo de 1936, fue ofrecido a P.L.U.N.A. por un precio muy bajo, prácticamente un regalo.

Fue traído a Melilla para demostrarlo en el mes de octubre de 1941, viniendo al mando el Comandante Pierre Dedieu, que hacía la línea a Santiago de Chile desde Buenos Aires. La prueba fue concluyente, según nos contó Irasi «Cachorro» de León que estuvo presente, haciendo Dedieu un despegue de performance máxima, con la potencia extra de sus motores (a la cual se accedía por medio de una pequeña desviación de las manecillas de los gases). En noviembre se ultimó la operación y marcharon a buscarlo a Gral. Pacheco, Buenos Aires «aeroplaza» de la Air France, Alberto Márquez Vaeza, Emilio Nudelman y Emilio Fernández, allí fueron recibidos por Paul Vachet, figura emblemática de esa aerolínea, muy unido al Uruguay. Hicieron otro vuelo de prueba en ese aeródromo y regresaron en el aparato viniendo al mando del gran aviador Léon Antoine (heroico piloto a quien Uruguay debe tanto), el mecánico Louis Auguste Pichard y el radio telegrafista Olivier Jacques Courtaud. Antes la compañía había enviado a Pacheco al nuevo mecánico del taller, Sr. Máximo Rigo, para que hiciera un cursillo sobre el avión, quien volvió junto con los demás en ese vuelo.

Este aparato se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves en diciembre de 1941, correspondiéndole la matrícula CX-ADH. Sus colores permanecieron iguales: azul y gris claro; el logo de la época de la Air France, un círculo con un hipocampo alado, que iba colocado a ambos lados de su nariz fue pintado de gris, al igual que su denominativo «Aquila» de azul; se le pintó PLUNA a ambos lados delante del logo tapado; de la misma forma se quitó la F. de la cola y su matrícula francesa, pintándose de negro la matrícula uruguaya en el fuselaje. Con su adquisición se cumplió con el inciso «a» del artículo 28 de la Ley 9977.

Recién el 30 de octubre de 1941 fueron nombrados los Delegados del Poder Ejecutivo ante los Directorios de las compañías CAUSA y PLUNA, según el artículo 20 de la Ley 9977, recayendo la designación para ambas empresas en el Jefe de la 5ta. División Contabilidad del Ministerio de Defensa Nacional, Jefe de 1ra. Contador Pedro Dondo y también para las dos empresas, como asesor del Contador Dondo al Capitán de Aeronáutica Horacio D. Enciso. Ambas designaciones en carácter honorario e interino.

El 7 de noviembre de 1941, con la visita a Montevideo del Sr. Alfredo C. Martín, alto funcionario de la Pan American Airways en Buenos Aires, quedó sellado un acuerdo entre PLUNA y esta compañía estadounidense, por el cual nuestra empresa sería su representante en Uruguay. El 16 de noviembre luego de ultimados los detalles se dio a conocer por la prensa esta representación, dando la dirección de los escritorios de P.L.U.N.A. en la diagonal Agraciada 1432. En esos momentos, en plena Segunda Guerra, la P.A.A. era la única empresa que llegaba no solo a los Estados Unidos, sino a toda América, habiendo un importante flujo de viajeros hacia aquel país, sus aviones salían y llegaban a Buenos Aires, pues Montevideo no contaba con un aeropuerto adecuado.

El 20 de noviembre de 1941 se cumplieron cinco años de funcionamiento de P.L.U.N.A., en el diario El País, como todos los años, se proporcionaron las novedades de la compañía y su actuación en el último año, dando la noticia de la compra del Potez 62 y que se estaba preparando a la Srta. Beatríz Cornah como «camarera» de este nuevo avión, ya que hablaba fluídamente el inglés, francés y español, siendo hija de británicos. Que se ha inaugurado la línea Artigas - Rivera, que P.L.U.N.A. ha sido designada Agente General para todo Uruguay de la Pan American Airways, etc. En los cinco años de vuelos de la empresa se transportaron 20.000 pasajeros en 2:000.000 de kilómetros recorridos. La compañía contaba en esa época con ocho pilotos aviadores (Emilio Nudelman, Jefe de Pilotos; Delfín Díaz Cibils, Marcos Diana, Cándido Fernández y Arturo O. Costa, comandantes; Irasí de León, Eduardo Acosta y Lara y Carlos Estradé, copilotos); veinte especialistas (mecánicos, radiotelegrafistas y otros); once aeródromos ubicados en toda la República con sus agentes, dando ocupación a más de cien personas.

El Potez 62/1 se puso en servicio en la ruta del litoral, quedando por un tiempo el Cte. Antoine como instructor, volando en la línea, preparando en él a Nudelman, Díaz Cibils y Diana. Para ellos este aparato era una verdadera novedad, con tren retráctil, hélice tripala de paso variable, con motores contrarotativos, exigía más cuidado y estudio que los sencillos de Havilland. Su puesta en marcha no era fácil, se hacía merced a aire comprimido, el cual si no se poseía un balón o sifón de aire el que se conectaba a una toma especial en cada motor, había que levantar dos kilos de aire con una bomba manual, para lo cual se demoraba y era un trabajo pesado.

La azafata Beatríz Cornah estuvo poco tiempo en la línea, sus funciones eran menos complicadas que hoy en día, según Alberto Márquez Vaeza, «se limitaba a servir café de un termo o agua mineral, dar chicles y algodón para los oídos»; solamente voló en el Potez.

A mediados de 1942 las oficinas de P.L.U.N.A. se mudaron a la Avda. 18 de Julio 1000 esquina Julio Herrera y Obes (donde hoy está el Banco República), mucho más amplias que el antiguo local, atendiendo también en ese cómodo y céntrico lugar la agencia de la Pan American Airways System.

El 2 de julio de 1942 fueron cesados, por el Decreto Nº1648, de sus funciones de Delegado y Asesor del Poder Ejecutivo ante las compañías P.L.U.N.A. y C.A.U.S.A. los Sres. Contador Pedro Dondo y Cap. Horacio Enciso, nombrándose en su lugar a los aviadores civiles Sres. Diego A. Capella y Pons en P.L.U.N.A. y Angel S. Adami en C.A.U.S.A. Estos nombramientos fueron a propuesta de la Dirección de Aeronáutica Civil, por considerar «que la práctica ha demostrado que es necesario que las funciones de Delegados ante las mencionadas compañías sean desempeñadas por técnicos aeronáuticos». Estos puestos perdieron su carácter honorario, remunerándose a cada uno con ciento cincuenta pesos mensuales.

El invierno de 1942 a pesar que fue recordable por la gran seca, conspiró contra el buen funcionamiento de la empresa, en el bimestre junio - julio, solamente se voló 29.323 kilómetros, cuando normalmente se llegaba a los 60.000 kilómetros causa por la cual solamente se cobró de subvención la cantidad de $8.796.90 pesos. Que quizá no fue lo peor que le podía pasar, pues si más volaba, mayores eran las pérdidas, las que venían acumulándose semana a semana, prácticamente desde que se fundó la empresa. Además de volar a pura pérdida como los primeros años, las inversiones continuaban, tanto en los aeródromos como en el material volante y en los pilotos, radiotelegrafistas y mecánicos y por si fuera poco en ese año se adquirió un vehículo para llevar y traer los pasajeros de Melilla. Era evidente que sus directores buscaban un fin a todo esto, el que no podía ser otro de que el Estado se hiciera cargo de P.L.U.N.A. en su totalidad, manteniendo la estructura actual.

El 2 de junio de 1942, P.L.U.N.A. presentó un recurso a la Dirección de Aeronáutica Civil, exponiendo que, de acuerdo a lo que venía sosteniendo desde la promulgación de la Ley 9.977, de Fomento de la Aviación Nacional, tendría que parar sus servicios si no se mejoraba el régimen de subvenciones, llevándolo a cifras reales.

Este recurso de PLUNA se transformó en un pedido expreso al Poder Ejecutivo para que se hiciera un estudio más profundo sobre las subvenciones, dada la situación deficitaria de la compañía, la cual se agravaba a medida que pasaba el tiempo.

Mucho no se hizo esperar el comienzo de un análisis más serio sobre este acuciante tema, el 10 de setiembre de 1942 por Decreto del Poder Ejecutivo se designó una Comisión Especial con el cometido de proceder a un estudio más acabado del régimen de subvenciones a las empresas de aeronavegación. Dicha Comisión estaba integrada por: el Sub-Secretario del Ministerio de Hacienda, Sr. Pedro Chouhy Terra, que la presidía; el Director Gral. de Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar D. Gestido; el Director de Aeronáutica Civil, Sr. José María Peña; el Asesor de Asuntos Económicos del Ministerio de Hacienda, Contador Mario La Gamma; el Jefe de la Quinta División del Ministerio de Defensa Nacional, Contador Pedro Dondo; el Delegado de la Compañía CAUSA, Cnel. Tydeo Larre Borges; y el Delegado de la Compañía PLUNA, Sr. Alberto Márquez Vaeza. La Comisión Especial se constituyó el 23 de setiembre, dando posesión a sus cargos el Ministro de Hacienda Dr. Javier Mendívil, comenzando su trabajo de investigación.

Se adquieren dos Douglas DC-2; el Fin de PLUNA S. A.

Pasado el invierno PLUNA retomó el ritmo casi normal de sus vuelos, cumpliendo con las tres rutas que tenía asignadas, usando para ello los cinco aviones con que contaba, aunque el D.H. Express CX-ABG estuvo un tiempo parado en reparaciones.

El 20 de agosto de 1942, el copiloto Irasí de León ascendió a Comandante de los D.H. Dragonfly. Para suplirlo ingresó en la compañía como copiloto-radiotelegrafista el Sr. Juan José Ferrara; había recibido su brevet de piloto «A» No.117, el 14 de abril de 1941.

El 20 de noviembre se cumplieron seis años del inicio de los servicios aéreos de la empresa, hasta ese día se transportaron 23.300 pasajeros, con un recorrido de 2:300.000 kilómetros, cifras inferiores a las de años anteriores.

El año 1942 fue un año electoral; el Partido Nacional Independiente arrendó a PLUNA el D.H. Dragonfly CX-AAR «Churrinche» a partir del 15 de noviembre hasta el sábado 28 de noviembre, el domingo fueron las elecciones. Con este aparato al mando de Arturo O. Costa, al cual se le bautizó «el avión relámpago» y al que se le pintó un gran círculo blanco en el fuselaje, donde se le estampó con números azules 97 que era la lista que identificaba a este partido, se inició una gira por todo el país, con los Sres. Eduardo Rodríguez Larreta, José María Penco y Héctor Payssé Reyes, aterrizando en pueblos y ciudades, donde estos conocidos políticos efectuaban su propaganda electoral.

El Potez 62/1 no fue un avión con suerte en la compañía, quizá sus mecánicos no los conocieron lo suficiente, además era más complicado que los sencillos de Havilland; sus pilotos tampoco terminaban de conocerlo. En diciembre de 1942 llegó a Salto en uno de sus vuelos con un problema en el motor derecho, se había roto un pistón de su Hispano-Suiza de doce cilindros en V, se envió al mecánico Cap. José G. Blanco con el repuesto traído de Gral. Pacheco, Buenos Aires, para que le cambiara el pistón, lo cambió, probó en tierra y solicitó a Montevideo un

piloto para su prueba en vuelo; fue Marcos Diana. se hizo un vuelo de ensayo. todo anduvo bien. Como era fin de año. decidieron despegar lo antes posible hacia Montevideo, cargaron combustible y una hermosa sandía que le había regalado a Blanco el Sr. Juan Baratta, quintero lindero del aeródromo de Salto, al poco rato de estar volando, el motor izquierdo comenzó a vibrar y la hélice tripala a oscilar a ojos vistas, optaron por dirigirse a Paysandú donde aterrizaron sin inconvenientes.

Se había roto un diente del engranaje del reductor de la hélice; Blanco habló por teléfono con Alberto Márquez Vaeza y le hizo saber de este otro problema, de la misma forma llamó a Gral. Pacheco y se comunicó con su conocido, el mecánico y piloto Louis Cavaillés (había hecho 84 cruces del Atlántico), quien vino en un Farman monomotor para controlar el avión, pues esta falla era la primera vez que ocurría; la solución estaba en Pacheco, había que llevar el motor o el avión. Al otro día vino Nudelman desde Montevideo, decoló con los dos motores. tomó un poco de altura y cortó el motor izquierdo. volando con un solo motor llegó a Pacheco en Buenos Aires; los franceses no lo podían creer. El avión se reparó y regresó a Montevideo.

El hecho de haber sido nominados agentes de la Pan American Airways en Uruguay, acercó a los directivos de P.L.U.N.A. a esta gran empresa, con la cual entraron en tratativas a mediados de 1942, con el fin de lograr algunas cosas. Primero conseguir un apoyo económico, teniendo como objeto la transformación de la compañía paralelamente a sus gestiones con el Estado, segundo modernizar su flota aérea. De esto y otras proposiciones que diligenciaron en Buenos Aires, donde la P.A.A. había formado una sociedad cuyo Presidente era el aeronauta Eduardo Bradley, solamente obtuvieron que le vendieran financiados, con la intervención de la legación de los Estados Unidos en Uruguay y el Banco República, dos aviones Douglas DC-2 que estaban sirviendo, hacía poco tiempo, en la filial brasileña de la P.A.A., Panair do Brasil. Estos aparatos fueron negociados en el Defense Supplies Corporation, entidad a la que se le hizo efectiva la primera cuota de su precio, por parte del Estado Uruguayo, que era la cantidad de $100.739,84 y además garantizó el resto de la operación. El 25 de enero de 1943 con los aviones ya entregados y registrados en Uruguay, por escritura otorgada ante el Escribano Rafael Howard Fuller, la Defense Supplies Corporation transfirió a P.L.U.N.A. la propiedad de los dos aviones, quedando afectado ese material con «prenda industrial» en garantía del pago total del precio de venta fijado. Representaron a P.L.U.N.A. en esta contingencia los señores: Dr. Alfredo O. Inciarte, Dr. Julio B. Pons y Alberto Márquez Vaeza.

R.E.G. Davies en su obra «PAN AM, an Airline and its Aircrafts», la cual varias veces hemos consultado, en este libro nos habla de las historias de estos DC-2 lo siguiente: el número de constructor 1351 (que fue matriculado en el Registro Nacional de Aeronaves el 15 de diciembre de 1942, CX-AEF) fue registrado en los Estados Unidos en enero de 1935 como NC 14291 a la C.N.A.C. (China National Aviation Corporation), que era una empresa asociada a la P.A.A.; el 26 de abril de 1941 la Panair do Brasil S.A. lo matriculó en el Registro de la D.A.C. de Brasil PP-PAY (según el libro de nuestros amigos los Comandantes Orlando Marques da Silva y Luiz Calainho «História Cronológica da Panair do Brasil S.A.»). El número de constructor 1324 (matriculado en el R.N.A. el 15 de diciembre de 1942, CX-AEG) fue registrado originalmente NC1000 en 1934 para la Cities Service Oil Co., en 1936 intervino en el Trofeo Bendix entre Nueva York y Los Angeles, en 1939 se rematriculó NC 30076 y lo adquirió P.A.A.; destinándolo a la PANAGRA; el 26 de abril de 1941 lo matriculó la Panair do Brasil S.A., PP-PAZ.

El Douglas DC-2 era un bimotor de ala baja, metálico, con motores Wright Cyclone SGR - 1820-F2 de 720 H.P., con catorce asientos. El CX-AEF era un DC-2-118B y el CX-AEG un DC-2-124. El primero llegó al aeródromo Gral. Artigas de Pando, el 28 de noviembre de 1942, vino con los pilotos Thomas Park y Livingstone Satterthwaite, pocos días más tarde llegó el otro y como se expresó más arriba, se matricularon el 15 de diciembre. Como era costumbre en P.L.U.N.A., ambos se bautizaron con una ceremonia en el aeródromo de Melilla en enero de 1943, en ella fueron bendecidos por el Arzobispo de Montevideo Monseñor Dr. Antonio María Barbieri; la esposa del Presidente de la República Sra. Sara Terra de Baldomir y la esposa del Presidente electo Dr. Juan José de Amézaga, Sra. Celia Alvarez Mouliá de Amézaga los nominaron: al primero «Espíritu de la Américas» y al segundo «San Mauricio». Estuvieron presentes ese día el Director de la Dirección de Aeronáutica Civil, Sr. José María Peña, que hizo uso de la palabra; el Embajador de los Estados Unidos, Sr. William Dawson; el Embajador de Brasil, Sr. João Baptista Lusardo; y otras personalidades.

Estos aparatos vinieron sin pintura, como estaban en servicio en la Panair do Brasil S.A.; en esa compañía solamente estaba pintado el nombre de la empresa sobre la línea de las ventanillas y la matrícula brasileña, donde luego se colocó la uruguaya, y sobre la puerta en caracteres más pequeños Panair. en la cola no tenía nada, según la fotografía que aparece en el libro reseñado anteriormente «Historia Cronológica da Panair do Brasil S.A.». Aquí tenían en el fuselaje dos líneas paralelas, una sobre

las ventanillas y otra debajo, terminándo en la matrícula, en la cola dos trazos más gruesos también paralelos.

Vinieron equipados con equipos de radio antiguos, sin radio-compás, en la PANAIR le habían sido quitados pues en la fotografía del PP-PAY (CX-AEF) que aparece en el libro detallado antes, se aprecia sobre la cabina de los pilotos («cockpit») una antena moderna (el clásico huevo negro) y un mástil, que aquí no tenían. El 2 de junio de 1943 por Resolución del Poder Ejecutivo, la compañía fue autorizado a instalar en estos aviones, sendas estaciones radiotelegráficas con la frecuencia 6383 kc/s (eran los equipos Marconi de los de Havilland).

Se contrató al piloto estadounidense Thomas Park para que actuara como Comandante de Aeronave de los DC-2, con el fin de que, los aviadores de la compañía seleccionados para capacitarse en ellos se calificaran y fueran debidamente instruidos, lo que fue autorizado por Resolución del 21 de enero de 1943. Recibió instrucción Díaz Cibils solamente quien se calificó. Park hizo varios vuelos al litoral con Díaz Cibils de copiloto y Emilio Fernández en la radio. Antes de regresar a los Estados Unidos, calificó en Buenos Aires al aviador americano C. Tippet en un vuelo efectuado en Morón.

Poco se usaron estos aviones en la S.A. P.L.U.N.A., pues la vida de la empresa estaba contada.

En el verano 1942/43 se mantuvo el kilometraje recorrido en las rutas explotadas, cobrándose el bimestre diciembre-enero por 63671 kms la cantidad de $19.101,45 pesos, insuficiente para esta dispar y onerosa flota de siete aeronaves y todo lo que había que gastar para mantenerlas volando, pero ya todo iba a tomar otro cariz.

La Comisión de Estudios de Subvenciones a las Empresas de Aeronavegación, presentó el 12 de febrero de 1943 un informe al Ministro de Hacienda, Dr. Javier Mendívil, sobre el cual se basó el Poder Ejecutivo para dictar un Decreto-Ley al día siguiente, 13 de febrero, por el que se constituía una sociedad mixta entre el Estado y la S.A. PLUNA, cuyo objeto era la explotación de las líneas de aeronavegación. Con el fundamento de este Decreto-Ley y otros ponderables, la Asamblea General del Poder Legislativo el 18 de octubre de 1944, dictó la Ley No.10.535, que autorizaba al Poder Ejecutivo a formar una Sociedad de Economía Mixta con PLUNA, como se podrá ver más adelante, en el capítulo siguiente.

Para atender los puntos que tratan de la desaparición de PLUNA como sociedad anónima y su transformación en una sociedad de economía mixta, el 5 de marzo de 1943 se realizó la quinta asamblea general ordinaria de accionistas y primera extraordinaria, de la empresa S.A. PLUNA, con la presencia de accionistas que representaban el 76.7% del capital, lo que fue controlado por el Inspector de Bancos y Sociedades Anónimas, Contador Bartolomé Vicens y los accionistas Sres. Juan José Devincenci y Raúl Fontaina. Presidió la sesión el Dr. Alfredo O. Inciarte en su calidad de Presidente de la compañía, actuó de Secretario el Sr. Alberto Márquez Vaeza. Por supuesto se aprobó por unanimidad la desaparición de la sociedad anónima y la transferencia del activo y pasivo de la sociedad anónima a la nueva Sociedad de Economía Mixta, así como la designación de tres directores y sus suplentes para integrar el Directorio de la nueva Sociedad en representación del capital privado, siendo elegidos los Sres. Dr. Alfredo O. Inciarte, Alberto Márquez Vaeza y Eduardo Márquez Castro; y los suplentes: Dr. Julio B. Pons, Joaquín Serratosa Cibils y Jorge Márquez Vaeza.

De esta manera desaparecía la sociedad anónima que había sido fundada el 22 de marzo de 1938, para dejar lugar a la nueva Sociedad, que se constituiría realmente recién el 18 de octubre de 1944.

Pocos días más tarde PLUNA dejó de prestar servicios, realizándose el último vuelo regular el lunes 22 de marzo de 1943, a la espera de la organización de la nueva empresa.

Esa espera iba a ser larga, recién en setiembre de 1945 PLUNA iba a retomar los servicios.

La S.A. PLUNA cobró las últimas subvenciones a partir del 10 de agosto y del 21 de octubre de 1943, sumando en total $8.986,30 pesos, por 29.954 kilómetros recorridos entre el 6 y el 22 de marzo, con esas sumas pagó sueldos al personal.

Como pasó otras veces, a medida que se iba estudiando con mayor profundidad el Decreto-Ley del 13 de febrero de 1943, aparecían cosas que aparentemente perjudicaban al capital privado, a pesar de que Alberto Márquez Vaeza había formado parte de la Comisión de Estudios que lo había redactado. Basados en estudios más técnicos, es que los directores de la S.A. PLUNA ofrecieron al Estado la oportunidad de revisar las disposiciones del Decreto-Ley de referencia, por lo cual el 16 de abril el Poder Ejecutivo dictó un Decreto, designando una Comisión que estuvo integrada por los Sres.: Dr. Juan J. Carbajal Victorica, Cnel. Oscar D. Gestido, Contador Mario La Gamma, Contador Pedro Dondo, Contador Bartolomé Vicens y un delegado de la compañía PLUNA, con el cometido de revisar las disposiciones del Decreto-Ley, dándole un tiempo perentorio de sesenta días para presentar un informe. Término que será ampliado.

Mientras tanto los servicios continuaban parados, con el problema que eso significaba para los funcionarios de la compañía, que no lograban cobrar sus sueldos. Los aviones en tierra; con los de Havilland no había problema, se hangararon como todos los días en su lugar asignado en el Aeródromo Boiso Lanza, donde los mecánicos les brindaban mantenimiento y les hacían rodar los motores; los Douglas DC-2 quedaron en Melilla a la intemperie, donde también se les movilizaba los motores; y el Potez 62/1 fue llevado al Aeródromo Militar Gral. Artigas, en Pando, sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, donde se le puso bajo techo en el nuevo hangar de esa institución.

La organización de la nueva compañía se dilataba en el tiempo, todavía faltaban muchas cosas para ir armándola. A los efectos de realizar el inventario físico del material de aviación y repuestos de la Sociedad Anónima PLUNA, con el fin de dárselo a conocer a una Comisión de Contadores que iba a designar el Ministerio de Hacienda para realizar el balance general de PLUNA, el Ministro de Defensa Nacional nombró una Comisión técnica el 10 de agosto de 1943 para que llenaran el cometido indicado más arriba. Esta Comisión estuvo compuesta por: el May. Conrado A. Sáez en representación de la Dirección General de la Aeronáutica Militar; el Jefe de la División Material de la Aeronáutica Civil Sr. Antonio Alvarez, en representación de la D.A.C.; y el Ing. Elbio Fernández Goyechea, en representación de la S.A. PLUNA.

Así fueron pasando los meses, con comisiones, estudios, discusiones, y los aviones parados; los funcionarios con un gran espíritu, aguantaron a pie firme, sin trabajar y, ¡sin cobrar!. Se fue el primer año y nadie abandonó la compañía. Recién el 2 de mayo de 1944 la Asamblea General Legislativa votó la Ley No.10.480, por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo a hacer efectivo el 50% de los sueldos al personal de la S.A. PLUNA, desde la paralización de los servicios, el 22 de marzo de 1943, hasta la reanudación de los mismos, el 15 de setiembre de 1945. El 8 de mayo el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la Ley y a los pocos días el personal parado de la ex empresa privada, comenzó a ir mes a mes al Ministerio de Hacienda, donde se le adelantaba sus emolumentos.

Esta tabla de salvación ayudó a mantener el «esprit de corps» ya bastante decaído y a no perder la fe; no obstante alguno dejó la empresa. José G. Blanco, el Jefe del Taller, en octubre de 1944 regresó a la Aeronáutica Militar de donde se había ido en 1936.

Los aviones a mediados de 1944 se mantenían en los lugares donde se les había depositado, luego de la paralización de la compañía. El hangar «5» de Boiso Lanza se estaba necesitando para los nuevos aviones de

la Aeronáutica Militar, al igual que el nuevo hangar de Pando (donde estaba el Potez 62/1); y los dos Douglas DC-2 continuaban a la intemperie, sin volar (si volaran hubiera sido diferente, pues la lluvia, la humedad, el sol, etc. contribuían a envejecerlos prematuramente, al estar estáticos). Pensando en todo esto, el Poder Ejecutivo decretó el 13 de julio de 1944 que se dotara de «locales» para hangarar los aviones de la compañía PLUNA en Melilla, mediante la construcción de los dos hangares que hoy forman parte del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, los cuales aunque no alcanzaron para cobijar todos los aviones, por lo menos a los talleres y depósitos los mudaron allí. Recién en mayo de 1945 quedaron prontos, aunque sin portones.

Finalmente el 18 de octubre de 1944, por la Ley No.10.535 la Asamblea General del Poder Legislativo, autorizó al Poder Ejecutivo para constituir una Sociedad de Economía Mixta entre el Estado y la S.A. PLUNA, cuyo objeto era el de la explotación y realización sin monopolio del servicio público de transportes aéreos.

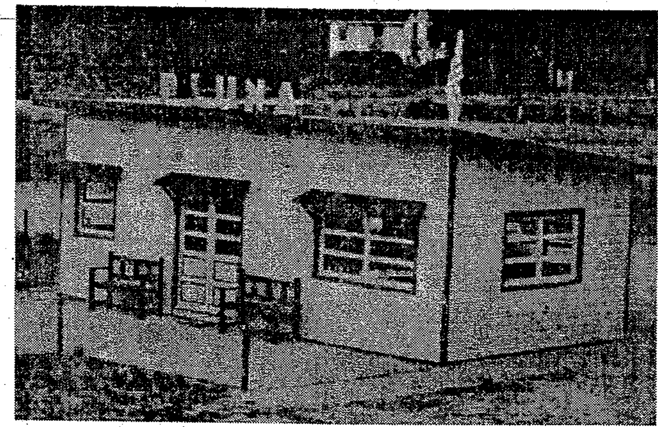
Bibliografía de P.L.U.N.A. Capítulos 11 y 12

- «Memorias de Aeroplanos» por Alberto Márquez Vaeza.
- «De Havilland Aircraft, since 1915» por A.J. Jackson.
- «P.L.U.N.A., 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» por Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo.
- «P.L.U.N.A. y su Historia» por Narciso Yaffé.
- «Aeropuerto Angel S. Adami, Melilla, 75 años de Historia» por Juan Maruri.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional: varios.
- Diarios de Montevideo: El Día, El País, La Mañana, La Tribuna Popular, El Plata, El Diario.
- Diarios de Salto: Tribuna Salteña, Ahora.
- Diario de Paysandú: El Telégrafo.
- Diario de Mercedes: El Día.
- Diarios de Rivera: El Riverista, La Palabra.
- Diario de Tacuarembó: El Pueblo.
- Diario de Durazno: El Terruño.
- Diarios de Melo: El Deber Cívico, La Democracia.
- Diario de Artigas: Orientación.

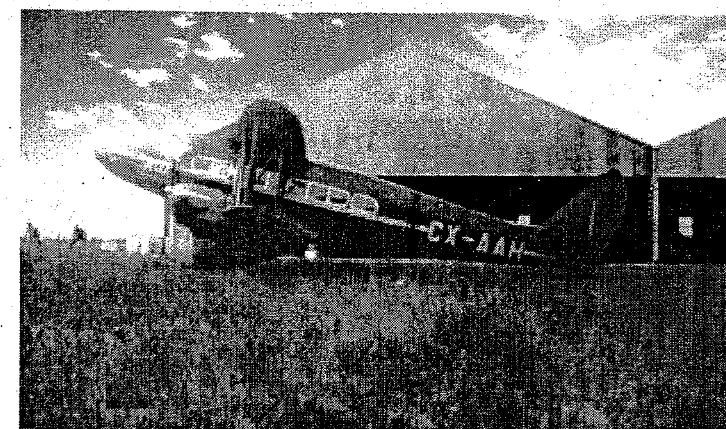
- Diario de Río Branco: La Voz del Pueblo.
- Revistas: Mundo Uruguayo, Aviación, Aviación Uruguaya, Alas en el Uruguay.
- «Ligne Mermoz» por Gerard Collot y Alain Cornu.
- «PANAM, an Airline and its Aircrafts» por R.E.G. Davies.
- «Historia Cronológica da Panair do Brasil S.A.» por los Comandantes: Orlando Marquez da Silva y Luiz Calainho.
- «Airliners between the wars 1919-39» por Kenneth Munson.
- Revistas extranjeras: Revista Aérea.
- Entrevistas: Irasí de León, José G. Blanco, Eduardo Acosta y Lara, Emilio Fernández.
- Documentos y Fotografías del autor.

Capítulo 12

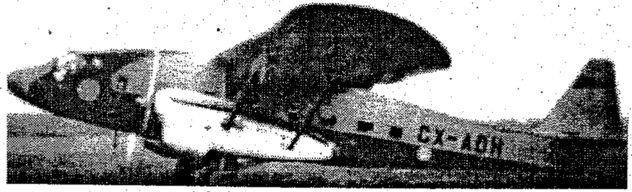
PLUNA S.A.



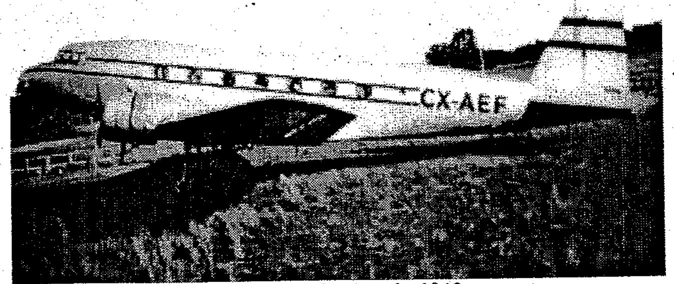
Melilla 1939, Aeroestación de PLUNA.



Aeródromo Boiso lanza el D.H. 86 "Express" CX-AAH "Santa Rosa de Lima" cuando se matriculó. Setiembre de 1939.



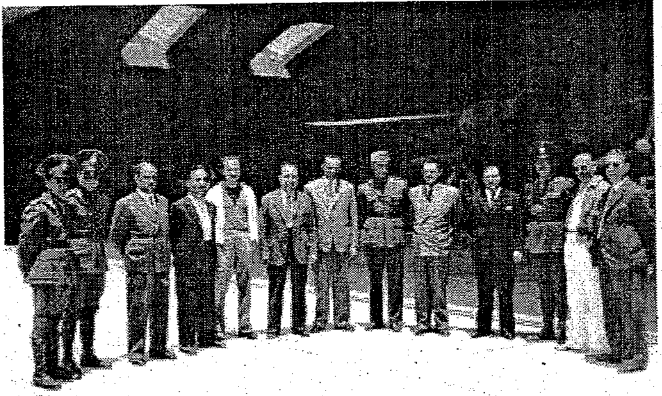
Melilla, diciembre de 1941.
El Potez 62/1 CX-ADH.



Melilla diciembre de 1942.
DC-2 de PLUNA CX-AEF "Espiritu de las Américas".

Melilla diciembre de 1942.
DC-2 de PLUNA CX-AEG "San Mauricio".





Escuela Militar de Aeronáutica, principios de 1944.
Aviadores del Aero club del Uruguay visitan la institución; en el hangar se aprecia el Potez 62/1 de PLUNA.



CAPITULO 13

P.L.U.N.A. - S.E.M. (Sociedad de Economía Mixta)

Primera Parte (1944-1947)

Se constituye P.L.U.N.A. - S.E.M.

El 18 de octubre de 1944, el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la Ley Nº 10.535 que había sido votada el 16 de octubre por la Asamblea General del Poder Legislativo para constituir una Sociedad de Economía Mixta entre el Estado y la Sociedad Anónima Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (S.A. P.L.U.N.A.).

Ley Nº 10.535

«Poder Legislativo.- El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, Decretan: Artículo 1º.- Autorícese al Poder Ejecutivo para constituir una Sociedad de Economía Mixta entre el Estado y la S.A. Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea - designada en la presente Ley S.A. P.L.U.N.A. - cuyo objetivo será la explotación y realización sin monopolio, del servicio público de transportes aéreos (Artículos 12 y 17). - Artículo 2º - La Sociedad a constituirse, será persona de derecho público; se denominará «P.L.U.N.A.»; se regirá por las disposiciones de la presente Ley, las de su reglamento y las del Contrato de constitución. - El reglamento será proyectado por el primer Directorio, dentro de los 30 días subsiguientes a su integración y deberá ser aprobado por el Poder Ejecutivo, lo mismo que toda modificación futura. - CAPITAL - Artículo 3º - La Sociedad de Economía Mixta tendrá un capital inicial de un millón de pesos ($1:000.000.00), que se integrará en la siguiente forma: A) ochocientos treinta y tres mil pesos ($833.000.00) aportados por el Estado. - B)- Ciento sesenta y siete mil pesos ($167.000.00) valor nominal reconocido a la S.A. P.L.U.N.A. por la cesión de su patrimonio a la Sociedad. - El aporte del Estado se cubrirá mediante la aplicación hasta el importe efectivo expresado, de un valor nominal de hasta ochocientos noventa mil pesos ($890.000.00), de la Deuda Interna 5% de 1942, cuya emisión se aumentará en esta cantidad.- El capital reconocido a los accionistas de

la S.A. P.L.U.N.A., será entregado en acciones de la Sociedad de Economía Mixta, de una serie especial.- AUMENTO DE CAPITAL- Artículo 4°.- El capital social podrá ser elevado a propuesta del Directorio hasta la suma de tres millones de pesos ($3:000.000.00) mediante decreto fundado del Poder Ejecutivo y siempre que así lo requieran las necesidades del servicio público que constituye el objeto de la Sociedad.- APORTES PRIVADOS Y ESTATALES.- Artículo 5°.- El aumento del capital hasta la cantidad establecida en el artículo anterior podrá efectuarse: a) - Sobre la base de aportes de accionistas privados - b)- Sobre la base de nuevos aportes del Estado que serán requeridos al Parlamento por el Poder Ejecutivo.- El Poder Ejecutivo en cada caso de aumento de capital, deberá fijar la cuota de aportes privados y estatales.- Podrá el Estado, no obstante, cubrir la cuota que no fuera integrada por capitales privados.- PROPORCION DE LOS CAPITALES- Artículo 6°- El aporte de los capitales particulares nunca será superior al del Estado. - DE LOS CAPITALES PRIVADOS. - Artículo 7° - Las acciones correspondientes a los aportes privados serán nominativas y sólo podrán ser adjudicadas a quienes gocen de ciudadanía (Art. 64 de la Constitución).- Su transferencia tendrá que ser autorizada por el Directorio, en cada caso, y a personas que acrediten la calidad de ciudadanos.

- DE LA DIRECCION DE LA EMPRESA - Artículo 8° - La Sociedad será administrada por un Directorio que se compondrá de cinco miembros, que serán designados, tres por el Consejo de Ministros, y dos por los accionistas privados.- El Presidente será designado, entre los tres miembros correspondientes al Estado. - El Síndico de la Sociedad será nombrado por el Poder Ejecutivo y tendrá necesariamente la calidad de Contador o Doctor en Ciencias Económicas. - Los Directores y el Síndico durarán cuatro años en sus funciones, podrán ser reelectos y tendrán automáticamente prorrogado su mandato hasta que se realicen nuevas designaciones.- Para cada titular se podrán nombrar Directores interinos en los casos de renuncia, licencias o impedimentos.

- RESPONSABILIDAD DE LOS DIRECTORES - Artículo 9° - Los Miembros de Directorio serán responsables, personal y solidariamente, de las resoluciones votadas en oposición a la Constitución, a las leyes o a los reglamentos.- Quedan dispensados de esta responsabilidad: a) - Los ausentes de la sesión en que se adoptara la resolución. - b) -Los que hubieran hecho constar en acta su disentimiento y el fundamento que lo motivó. - Cuando ese pedido de constancia se produzca, el Síndico estará obligado, dentro de las veinticuatro horas, a dar cuenta del hecho al Poder Ejecutivo remitiéndole testimonio del acta respectiva. - Si la decisión observada versara sobre obligaciones patrimoniales por más de mil pesos ($ 1.000.00), sobre la extensión de líneas y servicios, o sobre creación o alteración de servicios, quedará automáticamente suspendida. - El Poder Ejecutivo dictará resolución sobre el acto impugnado dentro del plazo de ocho días. - Transcurrido el plazo sin que el Poder Ejecutivo dicte resolución, el acto se reputará confirmado. - Toda contratación de créditos que exceda de cincuenta mil pesos ($ 50.000.00) deberá ser sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo. - Las resoluciones del Directorio, sin excepción, deberán ser adoptadas por el voto conforme de la mayoría absoluta de sus integrantes. -

- CONTRALOR DE CONVENIENCIAS O LEGALIDAD. - Artículo 10° - Cuando el Poder Ejecutivo considere inconveniente o ilegal la gestión del Directorio, podrá hacerle las observaciones que crea pertinentes. - En caso de ser desatendidas, el Poder Ejecutivo podrá abocarse al conocimiento del asunto, en Consejo de Ministros y resolver en definitiva. - En casos graves podrá el Consejo de Ministros resolver la destitución de los representantes del Estado en el Directorio, para lo cual requeriría venía del Senado. - Los Directores nombrados por los accionistas privados, podrán ser removidos por resolución de la Asamblea de dichos accionistas, convocada al efecto y por mayoría absoluta de votos. - DE LAS AUTORIDADES - Artículo 11° - Los beneficios líquidos de la Sociedad de Economía Mixta que resulten, después de hechas las amortizaciones correspondientes, se distribuirán en la siguiente forma: 10% para fondo de reserva hasta alcanzar el 50% del capital integrado; 10% para fondo de amortización a que se refiere el inciso 2° del art. 16 y 60% entre los accionistas y el Estado, por sus respectivos capitales y el 20% entre los empleados y obreros, de acuerdo con la antigüedad en el servicio. - DE LOS SERVICIOS A CUMPLIR - Artículo 12° - Los servicios a cumplir por la Sociedad serán fijados por el Directorio sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 9° y sobre las siguientes bases mínimas: Montevideo, Trinidad, Mercedes, Paysandú y Salto - Un viaje semanal se prolongará hasta Artigas - Montevideo, Durazno, Tacuarembó, Minas de Corrales, Rivera y Artigas. - Montevideo, Treinta y Tres, Río Branco y Melo - Melo, Rivera.- Las escalas en Trinidad, Mercedes, Durazno, Minas de Corrales y Treinta y Tres, se harán sólo a pedido de los interesados, mientras el Poder Ejecutivo no imponga su obligatoriedad a propuesta del Directorio. - Sobre los servicios aprobados por el Poder Ejecutivo, se aplicarán las sanciones por vuelos suspendidos sin causa justificada. - (Artículo 17°) - La Sociedad también podrá explotar otras líneas, sustituyendo, modificando o ampliando las indicadas, por resolución del Direc-

torio aprobada por el Poder Ejecutivo, siempre que el funcionamiento de esos servicios no comprometa la situación económico - financiera de la Empresa.- Lo dispuesto en este artículo no impide la realización por cuenta de la Sociedad, por resolución del Directorio, de viajes aéreos de circunstancias, de experimentación, taxi aéreo, etc:. los que no gozarán de subvención. - El plan inicial mínimo de servicios, que proyecte el Directorio, deberá ser sometido a aprobación del Poder Ejecutivo.- DEL MATERIAL DE VUELO MINIMO - Artículo 13° - La Flota aérea mínima de que dispondrá para cubrir sus servicio la Sociedad de Economía Mixta, se hallará constituida por la actualmente existente en poder de la S.A. Pluna, a saber: a) - Dos bimotores marca De Havilland- Dragon Fly. - b) Dos cuadrimotores marca De Havilland-Express - c) Un bimotor marca Potez. - d) Dos bimotores marca Douglas D.C.2. - Estos aviones podrán ser reemplazados previo informe de la Dirección de Aeronáutica Civil y aprobación del Poder Ejecutivo. - CONTRALOR Y ASESORAMIENTO - Artículo 14° - La gestión de la Sociedad Mixta se realizará con la intervención de contralor y asesoramiento de la Dirección de Aeronáutica Civil, y podrá requerir asesoramiento a los Fiscales de Gobierno.- La relación con el Poder Ejecutivo se efectuará por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional o y de Hacienda, de conformidad con los reglamentos que se dicten. - PRESUPUESTO - Artículo 15° - El Directorio de la Sociedad Mixta deberá formular anualmente su presupuesto de ingresos y egresos, comprendiendo éstos todos los gastos, sueldos o inversiones, y será sometido en el mes de diciembre a la aprobación del Poder Ejecutivo, previo informe del Tribunal de Cuentas, rigiendo para la aprobación del mismo, el régimen previsto por el artículo 193 de la Constitución de la República - El tiempo de vigencia del presupuesto será de un año y coincidirá con el año civil. - Mientras no se apruebe el presupuesto a regir para el ejercicio económico, continuará rigiendo el presupuesto del ejercicio anterior.- DE LAS AMORTIZACIONES Y SUPRESION DEL CAPITAL PRIVADO. - Artículo 16° - La amortización de las inversiones se efectuará en la forma que determine el Poder Ejecutivo, a propuesta del Directorio de la Sociedad - Para amortizar el capital original se tomará el 10% de las utilidades líquidas. - Una vez realizada la amortización de la parte nominal del activo, ese 10% se destinará a formar un fondo de reserva que podrá ser aplicado a la adquisición por el Estado, a la par y por sorteo de las acciones particulares entregadas a la P.L.U.N.A. conforme lo dispuesto en el artículo 3° - El Estado podrá adquirir cuando así lo resolviera el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros, ese capital accionario privado, por el valor nominal de las acciones

respectivas.- El Estado también adquirir el resto del capital accionario privado que se suscribiere conforme al artículo 5°, cuando así lo resolviera el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros. - El valor de las acciones respectivas será fijado por árbitros designados, uno por la Asamblea de Accionistas y otro por el Consejo de Ministros, y en caso de discordia, con la intervención de un tercero designado por la Suprema Corte de Justicia. - SUBVENCION - Artículo 17° - La Sociedad Mixta gozará de una prima kilométrica que se abonará solamente hasta un recorrido máximo anual de 735.000 kilómetros volados, computados todos los servicios que prevé el artículo 12. - Esta prima kilométrica será la siguiente: A) - Durante el primer año se abonará a razón de $0.75 el kilómetro. - B) - Durante el segundo año se abonará a razón de $0.70 el kilómetro. - C) - Durante el tercer año se abonará a razón de $0.65 el kilómetro. - D) - Durante los siete años siguientes se abonará a razón de $0.60 el kilómetro. - Las primas fijadas se liquidarán exclusivamente sobre las distancias reales que entre cada escala fije la Dirección de Aeronáutica Civil y sobre servicio realizado. - No obstante, la prima kilométrica será abonada mediante adelantos provisorios mínimos mensuales de $ 25.000.00 sin perjuicio del ajuste de cuentas que se realice de conformidad con el art. 18° - DE LA PRIMA KILOMETRICA - Artículo 18° - La liquidación definitiva de la prima kilométrica se practicará anualmente por la Inspección General de Hacienda, previo informe de la Dirección de Aeronáutica Civil y será aprobada por el Poder Ejecutivo con intervención de los Ministerios de Hacienda y Defensa Nacional.- DE LAS UTILIDADES - Artículo 19° - Cuando las utilidades líquidas de la Sociedad Mixta excedan del 10% del capital integrado, el excedente deberá ser retrovertido a Rentas Generales en concepto de reintegro por las subvenciones percibidas y hasta cubrir el 50% de las mismas en el ejercicio.- EXONERACION - Artículo 20° - La Sociedad Mixta estará exonerada de toda clase de impuestos, patentes, derechos y cualquier otra clase de gravámenes creados o por crear tanto nacionales como municipales. - FORMALIZACION DEL CONTRATO - Artículo 21° - Dentro del plazo de 30 días a contar de la promulgación de la presente ley, la S.A. PLUNA deberá obtener de sus órganos competentes la autorización necesaria para la constitución de la Sociedad Mixta y procederá a la designación de los Directores correspondientes a los accionistas privados.

- PAGO DE SUELDOS Y REANUDACION DE SERVICIOS. - Artículo 22°.

Prestada la autorización a que se refiere el artículo anterior se procederá a la contratación correspondiente, dentro de los sesenta días de la

promulgación de esta ley.- Pero sin perjuicio de ello, en cuanto se notifique al Poder Ejecutivo la resolución de la S.A. Pluna, - aquél podrá disponer de la cantidad de cien mil pesos ($100.000.00) para el restablecimiento inmediato de los servicios pudiendo destinar de esa cantidad hasta el 50% para abonar los sueldos debidos al personal. - CONTRALOR DEL TRIBUNAL DE CUENTAS. - Artículo 23°. - El Tribunal de Cuentas tendrá sobre la Sociedad de Economía Mixta la competencia de contralor de legalidad económico - financiera que la Constitución y las leyes otorgan sobre los servicios descentralizados. - JURISDICCION JUDICIAL. - Artículo 24° - La Sociedad de Economía Mixta como sujeto de derechos patrimoniales estará sometida a la jurisdicción y competencia de los Jueces Nacionales de Hacienda y de lo Contencioso Administrativo. - Artículo 25°. - Declárense aplicadas a la Sociedad Mixta las disposiciones de la Ley No.9977 y sus reglamentaciones en cuanto no se opongan a la presente Ley. - PERSONAL DE LA PLUNA. - Artículo 26°. - El personal que actuaba en la Sociedad Anónima Pluna, según el presupuesto que se tuvo en cuenta para dictar el Decreto - Ley de 13 de febrero de 1943, tendrá preferencia para ser admitido por la nueva Sociedad, salvo el caso de ineptitud, omisión o delito comprobado. - Sus derechos a la jubilación se regirán por lo dispuesto en las leyes y reglamentos correspondientes a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles. - Artículo 27°. - Comuníquese, etc. - Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 16 de octubre de 1944.-

De acuerdo al Artículo 8° de esta Ley, el Poder Ejecutivo el 28 de diciembre de 1944 designó Directores por el Estado, a los Sres.: Capitán de Fragata, Aviador Naval e Ingeniero Aeronáutico Julio C. Poussin, como Presidente; al Dr. Agustín Antía Errandonea, Vice Presidente; y al Av.Civil Dr. Guillermo R. Fuster, Vocal. Los accionistas de la S.A. PLUNA designaron a los Sres.: Alberto Márquez Vaeza, Secretario; y Eduardo Márques Castro, Vocal. Así mismo el Poder Ejecutivo designó Síndico al Cap. Contador Raúl P. Moreno.

El C/F Poussin sin tener conocimientos sobre el manejo de una línea aérea, sí los tenía como aviador e Ingeniero Aeronáutico. Ingresó en la Escuela Militar de Aviación en 1926, en diciembre de 1927 recibió el brevet N°35 de Piloto Aviador de esa institución; en 1931 realizó cursos de hidroaviación en Barcelona, España; en 1935 finalizó en la Escuela Superior de Aerotécnica de Madrid, sus estudios de Ingeniero Aeronáutico, complementando conocimientos en establecimientos de técnica aeronáutica de varios países europeos; fue el segundo Jefe del Servicio Aeronáutico de la Armada.

El Directorio se constituyó el 5 de enero de 1945, siendo puesto en posesión de su cargo por el Ministro de Defensa Nacional, Gral. de División y Arq. Alfredo R. Campos. Una de las primeras medidas que adoptó fue la reiniciación de los servicios aéreos, para lo cual primero se prohibieron los vuelos y luego se nombró una Comisión de Técnicos Nacionales, integrada por elementos de la Dirección de Aeronáutica Civil, de la Dirección General de Aeronáutica Militar y del Servicio Aeronáutico de la Armada, con el fin de revisar el material de vuelo que se encontraba parado en diferentes aeródromos (Melilla, Boiso Lanza y Gral. Artigas). A raíz de esta decisión se suscitó una enojosa situación en la Dirección al proponer los representantes del capital privado la inmediata reanudación de los vuelos, no siendo aprobada hasta tanto no se efectuar una inspección total a los aviones.

El 15 de febrero de 1945 la Dirección de Aeronáutica Civil presentó un informe sobre el estado del material de vuelo de la siguiente manera: el D.H. 90 Dragonfly CX-AAR, hubo que efectuarle trabajos (quedando en condiciones, con certificado de aeronavegabilidad en abril de 1945); el D.H.90 CX-AAS, semi desarmado para «overhaul» total (quedó listo en noviembre de 1945, sin gomas ni repuestos); el D.H.86 Express CX-AAH, hubo que realizarle trabajos (quedó en condiciones y obtuvo su certificado en mayo de 1945, sin repuestos); el D.H.86 CX-ABG para «overhaul» total (se reparó más tarde); el Potez 62/1 CX-ADH, para «overhaul» total (quedó pronto en enero de 1946); el Douglas DC-2 CX-AEF, hubo que hacerle trabajos (quedó pronto en setiembre de 1945); el Douglas DC-2 CX-AEG, se le hicieron trabajos (quedó en orden de vuelo en junio de 1945).

Para los Douglas DC-2 se contrató a técnicos de los Estados Unidos para que le realizaran las inspecciones y determinaran su estado, pues en el país no había mecánicos idóneos para ponerlos en condiciones.

Luego de tomar posesión del cargo, el Directorio estimó conveniente, a los efectos de orientar la gestión económico - financiera y también llegar por la vía más técnica y solvente a la determinación del 'estado de situación' de la sociedad, cuya administración se le confiaba, solicitar la intervención del Tribunal de Cuentas de la República, cosa que se resolvió por unanimidad el 13 de abril de 1945.

Tres días más tarde, cuatro funcionarios del citado Tribunal dieron comienzo a la fatigante tarea de revisión de libros de cuyas resultancias el Directorio tuvo conocimiento recién el 23 de setiembre de 1946, por lo que hubo necesidad de diferir hasta esa fecha la escrituración de los registros contables de la sociedad, razón por la cual recién en mayo de

1947 pudo darse término a la labor contable al 31 de diciembre de 1946 y por lo tanto la correspondiente al 31 de diciembre de 1945.

Mientras no se volaba el Directorio creyó oportuno que el personal navegante: pilotos y radio-operadores, recibieron una serie de clases teóricas que versaran sobre aquellas asignaturas que tienen relación con sus actividades profesionales como: aerodinámica, motores, meteorología y navegación.

Por la Ley de creación de PLUNA S.E.M. el capital social podía ser elevado (Artículo 4º) hasta la suma de $3:000.000.00; en los primeros meses solamente se integraron una parte del millón de pesos que indicaba como capital inicial, es decir $410.255,73, el remanente hasta cubrir los $833.000 que el estado se obligó a aportar, fue retenido por el Ministerio de Hacienda, para cancelar los importes adeudados a ese Ministerio por pagos hechos por cuenta de PLUNA S.A. y para saldar los créditos que con su garantía había otorgado el Banco República en la Sociedad. Con el dinero que se le entregó a la nueva Sociedad tuvo que hacer frente a las otras deudas que arrastraba la Sociedad Anónima, entre ellas los sueldos atrasados del personal, alquileres, Caja de Jubilaciones, Defense Supplies Corporation (saldo de los aviones Douglas DC-2) etc. etc.; quedando la empresa con un remanente muy pequeño para su funcionamiento, razón por la cual en mayo de 1945 se solicitó al Poder Ejecutivo un aumento de capital de $1:000.000, para solventar el desenvolvimiento y puesta en marcha de la línea. Esta gestión de aumento de capital, la que fue reiterada en varias oportunidades, no tuvo eco por un largo período que se extendió más allá de 1947. No obstante el Poder Ejecutivo otorgó un crédito extraordinario de $230.000 y el Banco República a su vez concedió otros anticipos, por lo que finalmente se pudo poner en funcionamiento los servicios de la compañía.

En mayo de 1945 los dos nuevos hangares de Melilla, que fueron adjudicados a PLUNA S.E.M. (hoy del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico) estaban finalizados, por lo que se pudo mudar el pequeño taller de mantenimiento que funcionaba en el hangar «5» de «Boiso Lanza», a su nuevo emplazamiento. En sustitución de José G. Blanco, que había renunciado en setiembre de 1944, se nombró Jefe del Taller al Sr. Máximo Rigo.

Durante estos meses en que los aviones estaban parados preparándolos para la reiniciación de los servicios, algunos fueron pintados al salir de una reparación mayor como el Dragonfly CX-AAS y otros al dejarlo en orden de vuelo, como aconteció con el Express CX-AAH que quedó con certificado en mayo de 1945; cambiándoles el color y el esquema de pintura tan sencillo que tenían, por plateado con una línea por la mitad del fuselaje, curvándose en la proximidad de la nariz, con el logo o sello de PLUNA en un círculo.

A medida que los aviones quedaban en orden de vuelo, después de los ajustes y reparaciones a que eran objeto, se probaban en vuelo por parte del Gerente General, Cte. Delfín Díaz Cibils. Con el D.H. Dragonfly CX-AAR y el D.H. Express CX-AAH, que fueron los primeros en estar listos, se hicieron diferentes vuelos de inspección a los campos y agencias del interior y varios vuelos «charters» y de taxi aéreo, como el que se efectuó el 6 de junio de 1945 al Paso de las Toscas en Paysandú con el CX-AAH; o el que se realizó dos días más tarde, el 8 de junio a Salto con el CX-AAR.

El último avión en ser «chequeado» en el aire, luego de habérsele otorgado el certificado de aeronavegabilidad, antes de que comenzaran los vuelos regulares, fue el Douglas DC-2, CX-AEF, el cual fue controlado, como los anteriores por Díaz Cibils, esta vez con Emilio Nudelman, quien ya se había habilitado en este tipo de aparato, recibiendo un cursillo de Díaz Cibils en el CX-AEG.

Recomienza el servicio aéreo, se adquiere el primer Douglas DC-3 (C-47B)

A los pocos días de haber quedado pronto el DC-2, CX-AEF, por lo tanto con los dos Douglas en orden de vuelo, se dio comienzo al servicio aéreo al litoral.

Primero se realizó un vuelo tentativo y publicitario el 13 de setiembre de 1945 a Paysandú y Salto con el CX-AEF al mando de Delfín Díaz Cibils y Emilio Nudelman, completándose la tripulación con Emilio Fernández como radio telegrafisa y Máximo Rigo de mecánico. Sus pasajeros fueron los directores Sres.: C/F Julio C. Poussin, Dr. Agustín Antía Errandonea y Eduardo Márques Castro; y los periodistas Sres.: Aparicio Vignoli de «El Debate», Rodolfo Obregón de «El Día», Pedro Bruno Barboza de «El País», Juan Carlos Petrus de «El Plata», Carlos Martínez de «El Diario», Máximo R. Martin de «El Bien Público» y Fabián Caprario de «La Tribuna Popular». Tanto en Paysandú como en Salto el avión fue recibido por autoridades, prensa y público de esas ciudades y sus respectivos representantes los Sres.: José María y Luis Alberto Horta, de la primera, y Alberto Devincenzi Amaro en la segunda, quienes a su vez eran accionistas de S.A. PLUNA, por lo tanto representantes del capital privado como el Director Sr. Márques Castro que viajaba en el aparato.

Asimismo con este vuelo se inauguró un micro-omnibus en el cual se trasladaron a los periodistas invitados. pasajeros ocasionales de la Sociedad.

Los vuelos regulares dieron comienzo el sábado 15 de setiembre de 1945, a las nueve de la mañana desde Melilla. con destino a Paysandú, Salto y Artigas, únicamente con material Douglas DC-2; en los primeros días con la tripulación formada por Díaz Cibils y Emilio Nudelman de pilotos, luego solo con éste último de Comandante, con los otros copilotos de la Sociedad, incluidos los radio-telegrafistas.

El Directorio a principios de 1945 hizo un ordenamiento distinto en la organización de la entidad, creando nuevos cargos y diferentes jerarquías dentro de su esquema. El más importante fue el de Gerente General, recayendo la designación en el Comandante Delfín Díaz Cibils, causa por la que fue dejando los vuelos de línea, haciendo solo las pruebas de vuelo a partir de diciembre de 1945; de la misma manera se creó el cargo de Jefe Técnico (que luego desapareció), nombrándose para él al Ing. Elbio Fernández Goyechea; también a fin de ese año de transformaciones se estableció el puesto de Jefe de Operaciones, confiándolo al Ing. Roberto M. Langón Balparda, quien tomó posesión del mismo el 2 de enero de 1946.

Los vuelos al litoral se hacían cuatro veces a la semana: lunes, miércoles, jueves y sábados, con la secuencia Montevideo - Paysandú - Salto - Artigas - Salto - Paysandú - Montevideo.

Junto al servicio regular, continuaron los vuelos «charters» o de taxi aéreo, con los aviones De Havilland bimotores y cuadrimotores, como estaba previsto en el Artículo 12 de la Ley 10.535. El primero que se realizó luego del comienzo de los regulares, se efectuó el 4 de octubre de 1945 a Rivera con el D.H. Express CX-AAH. El segundo que se hizo no fue con suerte, con el mismo avión al mando de Arturo O. Costa y Cándido Fernández de copiloto y de pasajeros al Directorio de U.T.E. (Usinas y Teléfonos del Estado), el sábado 20 de octubre de 1945 se partió temprano para Rivera donde se llegó sin inconvenientes, se continuó el vuelo ahora hacia Artigas, los pilotos se «desorientaron» aparentemente por una desviación de la brújula, yendo a aterrizar a Salto de allí sí se dirigieron a Artigas, al aterrizar en la pista diagonal a la normal E-O, quedó corta, cercano al alambrado del sur, el copiloto frenó bruscamente la rueda izquierda originando un «carrousel» hacia ese lado, rompiendo la pierna izquierda, torciendo la derecha, con deformación del extremo del plano inferior del ala izquierda y de las puntas de las palas de las hélices de los motores izquierdos. El problema fue traer el aparato desarmado a Montevideo y su posterior reparación.

Este accidente trajo aparejado un cambio en las órdenes y preceptos reglamentarios con que se regían los vuelos, al constatar el Presidente en un viaje de inspección que realizó el lunes 22, en el vuelo regular a Artigas con el Dragonfly que hacía la carrera de Salto a Artigas, a causa del mal estado del aeródromo de esta última ciudad, la falta de preparación de los pilotos en cuanto a navegación, preparación del vuelo, falta de documentación y otros males que afectaban la disciplina del vuelo, lo cual llevó a apurar la decisión de contratar un piloto instructor estadounidense, como así lo habían solicitado el 20 de agosto de 1945 el Gerente General y el Jefe Técnico, con el fin de poner al personal navegante en condiciones de poder cumplir con idoneidad los servicios. Esto no fue fácil, a pesar de la ayuda de la embajada de los Estados Unidos, pues había varias cosas enrabadas unas con otras, las cuales eran: la adquisición de un avión Douglas DC-3, repuestos y motores para este aparato y para los DC-2, un entrenador sintético Link y luego la contratación del piloto. Decisión que hubo que tratarse en muchas reuniones del Directorio que terminaban en largas discusiones «bizantinas» sobre asuntos baladíes, intrascendentes para la Sociedad, entre los representantes del capital privado y el Estado. Finalmente se solucionó en parte, con un viaje que realizó el Jefe Técnico a los Estados Unidos (Ing. Elbio Fernández Goyechea) en noviembre y diciembre de 1945, aprovechando que había sido enviado por UTE, pues era funcionario de ese Ente Autónomo antes de serlo de PLUNA. En los Estados Unidos, con la ayuda del Tte. Cnel. Thomas D. Park, quien había sido enviado en junio de 1945 nuevamente a Montevideo (recuérdese que fue piloto instructor de los DC-2 en 1943) a solicitud de la embajada de su país junto a dos funcionarios de la C.A.A. (Aviación Civil en aquella época), uno de ellos León Donnelly, que también auxilió a Fernández Goyechea, este adquirió un entrenador «Link» en U$S 3.500 vio varios aviones DC-3 del Surplus Property Board y entró en tratativas con el piloto August Robert Tiburgi, el cual fue contratado (sin que nunca llegara al Uruguay). Se adquirió un avión C-47B en buen estado y muy barato (35.000 dólares) perdiéndose la oportunidad de negociar más, por las demoras en conseguir ese dinero y más para los otros aviones, teniendo que solucionar más tarde como se verá, con máquinas estacionadas en Gran Bretaña, bastante más caras.

A raíz de la accidentada llegada del gran bote volador francés Late 631 «Lionel de Marmier» al Uruguay, con su acuatizaje de emergencia en la Laguna de Rocha el 31 de octubre de 1945, hubo un gran movimiento aéreo de aviones militares, navales, civiles y comerciales; el día anterior a su partida de la Laguna de Rocha al Puerto de Montevideo, 12

de noviembre de 1945 en la mañana, durante un vuelo de entrenamiento en formación de tres hidroaviones Sicorsky 0S2U-3 de la Aviación Naval, cuando sobrevolaban la Laguna Garzón de Maldonado por la costa, dos entraron en colisión, perdiéndose las cuatro vidas de sus ocupantes, cayendo los restos de los aparatos en el mar y en la costa frente a la laguna. Esa misma tarde cronistas del diario El Día con el fotógrafo Sr. Caruso, arrendaron en PLUNA SEM para un vuelo «charter» el Dragonfly CX-AAS (al que se le colocó una goma del «Churrinche», que le faltaba) con el cual se dirigieron al lugar del accidente, aterrizando en las inmediaciones, donde se tomaron fotografías y se logró hacer una crónica del siniestro, regresando sin inconvenientes a Melilla.

Por el Decreto No.5725 del 15 de noviembre de 1945 al Poder Ejecutivo autorizó a PLUNA a efectuar un descuento del 20% en los pasajes de la Sociedad, que expida a los Sres. pilotos aviadores, simpática disposición que fue aplaudida por el gremio.

Las finanzas de la Sociedad se comienzan a sustentar con la venta de pasajes, los vuelos «charter» y los dineros obtenidos por medio de la subvención, pues la entrada extra que tenía con las comisiones por la venta de pasajes a la Pan American había desaparecido, al haber dicha compañía rescindido el contrato el 15 de abril de 1945, por el cual PLUNA era su agente para todo Uruguay. La primera liquidación de dicha subvención tiene lugar el 1ro. de diciembre de 1945, de acuerdo a la solicitud de adelanto que efectúa el Directorio para el período del 1ro. de setiembre al 12 de noviembre, en el cual se recorrieron 38.564 kilómetros, autorizando el Poder Ejecutivo un anticipo por $13.500 pesos, sujeto a la liquidación anual definitiva.

La cantidad de funcionarios en la Sociedad, con respecto a la S.A. PLUNA se había incrementado considerablemente; a diciembre de 1945 su número era de ochenta y cuatro empleados y lógicamente, a medida que se iba organizando como línea aérea tenía que ir aumentando su cuantía.

El año 1945 finalizó con cifras alentadoras para la Sociedad, en los tres meses y medio de funcionamiento regular, con los aviones DC-2 y Dragonfly, se transportaron 1405 pasajeros y se volaron 66.315 kilómetros.

Los aviones Douglas y el Potez no entraban en los hangares que PLUNA usufructuaba en Melilla, quedando estacionados al borde de la pequeña plataforma que tenían a su frente. El 18 de enero de 1946 se desató un violento temporal con vientos que llegaron hasta ciento veinte kms. por hora; estos vientos movieron a uno de los Douglas sobre el otro, produciéndole a ambos desperfectos en las puntas de sus alas, por lo cual hubo que pararlos para su reparación, teniendo que recurrir a los Dragonfly

para mantener el servicio, el que se continuó por un tiempo solamente con carga y el correo hasta la finalización de la reparación de los Douglas. Increíblemente el 24 de enero hubo un nuevo temporal produciendo ahora averías en el Potez y en uno de los Dragonfly.

Cuando se aprovechó la ida a los Estados Unidos del Jefe Técnico Ing. Fernández Goyechea, para que este entre otras cosas adquiriera un avión de línea en ese país, el Directorio de la Sociedad, a sugerencia del citado Jefe Técnico, había decidido que dicho avión fuese un Douglas DC-2 en razón de con él ir homogeneizando su flota aérea. En Estados Unidos, ante los precios desproporcionados para este tipo de máquina ya dejada de lado por la mayoría de las líneas aéreas, el Ing. Fernández Goyechea se dio cuenta, por suerte, de que era una decisión equivocada, al igual que la mayoría del Directorio (el Presidente siempre pensó que el DC-3 era la mejor opción), además los C-47 ó DC-3 eran de menor monto en los primeros meses, luego del fin de la Guerra; por lo cual se compró en el Surplus Property Board a un buen precio, un C-47 transformado en DC-3 con 21 asientos. Se trataba de un C-47B-28-DK ex USAAF 44-76219, número de constructor 15803-32551, fabricado durante 1944 en Oklahoma City (una de las siete factorías con que contaba Douglas en aquella época), venía con dos motores Pratt & Whitney modelo R-1830-90 (-90B ó -90C) de 1200 H.P. cada uno.

La conversión a DC-3 fue realizada en los Estados Unidos con una configuración de lujo, trayendo equipos que aquí no eran necesarios, los cuales le quitaban carga paga, como las botas desheladoras de goma Dunlop en las alas, la cúpula de plexiglass para navegación astronómica, derivómetro, un lugar y mesa de trabajo para un navegador, etc. etc. (según nos ha relatado el radiotelegrafista, don Emilio Fernández, a quien hemos molestado varias veces, haciéndole preguntas sobre esta época ya lejana de la aviación comercial nacional). Arribó a Melilla en febrero de 1946 al mando de una tripulación estadounidense. El 12 de febrero fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, correspondiéndole la matrícula CX-AFE. Lo primero que se le hizo fue pintarle la matrícula, quedando a los pocos días pronto.

En la tripulación vino el aviador Richard Stanley Lowe, de 24 años, cuyo Airman Certificate, Comercial Pilote era el No.146.743, sin aparentemente muchas horas de vuelo (según el Cte. Raúl Rodríguez Escalada, solo 700), había cruzado el Atlántico más de una vez tripulando aviones multimotores. Como no se pudo llegar a un acuerdo con el piloto apalabrado por el Ing. Fernández Goyechea en Estados Unidos, se contrató a Lowe, lo que no fue una resolución desacertada, de acuerdo a la

actividad que desplegó en la Sociedad durante cuatro años; con él se comenzó el uso del DC-3, pues de otra manera hubiera sido difícil por no haber a la vista aviadores calificados en este tipo de aparatos y, además, que se establecieran en nuestro país.

La Escuela de Vuelo de PLUNA

Con el fin de preparar a las tripulaciones de PLUNA y de formar otras nuevas, en el arte del vuelo de línea aérea, se formó una Escuela de Vuelo con la dirección del piloto Richard S. Lowe, sin que los vuelos regulares se resintieran.

La situación económica de la Sociedad, a pesar de lo que se podía pensar con la creación de la Sociedad de Economía Mixta, no era nada brillante, además con la expansión que tenía que sufrir para organizarla como una verdadera empresa de aviación y las compras del nuevo material de vuelo con sus repuestos, de los nuevos equipos de comunicación, del entrenador sintético, de vehículos, etc., etc., conspiraban para el rápido agotamiento de los dineros. La Escuela de Vuelo, lógicamente, no ayudaba a atenuar el déficit, lo aumentaba, sus beneficios se verían más tarde. Ante la avalancha de gastos que se veía venir, la Sociedad recurrió al Estado por ayuda financiera para ir paliando la situación, hasta tanto no se tratara en la Asamblea General del Poder Legislativo, el Proyecto de Ley por el cual se aumentaba su capital. Por esta causa el Poder Ejecutivo libró el 1ero. de marzo de 1946, una orden de pago de $24.000 pesos, por medio del Ministerio de Hacienda, a reintegrar cuando saliera la Ley.

Lo primero que hizo Lowe fue tratar de averiguar sobre la capacidad y los conocimientos de los pilotos de la Sociedad, volando con cada uno de ellos, haciéndoles una especie de examen o «chequeo», incluido en los vuelos regulares, dándose cuenta rápidamente de la falta de preparación de todos para el vuelo de línea. Así mismo, en el «centro», como se le decía a las oficinas de la Sociedad en 18 de Julio 1000, efectuó varias pruebas elementales de matemáticas, navegación, motores, etc. La situación fue chocante con varios, la juventud de Lowe predisponía para eso, la barrera del idioma también contribuyó a ciertas rispideces con los veteranos de PLUNA. La Escuela fue coordinada con el Jefe de Operaciones Ing. Roberto Langón, quien tenía buenos conocimientos de inglés al haber estudiado en los Estados Unidos, también ayudó en los primeros tiempos por sus conocimientos de inglés el radiotelegrafista Emilio Fernández. Aunque los Dragonfly no poseían aparatos giroscópicos modernos para el entrenamiento del vuelo por instrumentos (o «a ciegas», como todavía se le decía en esos años), con ellos comenzaron los vuelos

de «chequeo» y de adiestramiento; el piloto de la «vieja guardia» que demostró estar más entrenado en el vuelo « con capota» por instrumentos en esas máquinas (como volaba Noak) fue Cándido Fernández, aunque con aviones más avanzados no fue lo mismo.

Lowe, luego de la primera selección, de acuerdo a como se estilaba en su país, escogió dos tripulaciones y con ellas comenzó la instrucción de vuelo. Estas duplas las conformaron el Cte. Carlos Estradé y el copiloto Juan José Ferrara; el Cte. Irasi de León y el copiloto Eleazar Pedragosa. Según Richard S. Lowe, en un reportaje que le hizo la revista «Aviación Uruguaya» Nº4 de Abril - Mayo de 1946 - «De acuerdo al plan trazado se ha iniciado la capacitación de dos tripulaciones simultáneamente: un comandante y un copiloto, lo que seguirán siempre juntos en el futuro, pues está demostrado que es el mejor sistema para lograr una verdadera comprensión entre esas dos personas, sobre las cuales recae toda la responsabilidad, mientras los alumnos se mantienen en vuelo, entendimiento desde todo punto de vista imprescindible». Al terminar la instrucción básica por instrumentos en el Dragonfly, se continuaba con la especializada en DC-3, comenzándose a realizar los primeros descensos por instrumentos, usándose el Radio Compás. Más adelante en la misma revista decía Lowe:

- «Además de las clases de vuelo, y a efectos de familiarizar las tripulaciones con los conocimientos más modernos en el vasto campo de la aviación, se han establecido clases teóricas que comprenden las siguientes materias:

1. Meteorología
2. Navegación.
3. Motores.
4. Aerodinámica.
5. Procedimientos de radio.
6. Fraseología de radio.
7. Peso y equilibrio (balanceo).
8. Reglamentos.
9. Estudios especializados sobre las aeronaves «Douglas DC 3» y «DC 2».

Como se puede ver, se trata de cursos intensivos y para asistir a estas clases, los pilotos deben distraer 3 horas nocturnas, tras los vuelos realizados durante el día.

Asimismo cada comandante antes de graduarse, estará en condiciones de aterrizar y decolar de noche, para lo cual se dará un curso especial de vuelo nocturno.

Es de destacar que lo que se ha hecho en P.L.U.N.A., es sentar las bases de una Escuela de Vuelo que continuará funcionando en el futuro,

destinada a producir pilotos de primera categoría, los que serán absorbidos por la compañía, a medida que se incrementen sus actividades en el futuro.

Es de esperar que las dos primeras tripulaciones, hayan dado término a sus estudios, en el término de cinco meses, dado los progresos ya realizados».

Hay que señalar que se demoró bastante más de cinco meses para que las dos tripulaciones quedaron prontas, pues recién a mediados de 1947 comenzaron a operar normalmente en DC-3.

El DC-3 CX-AFE en unos cuantos días quedó con su matrícula a la vista, le quitaron equipos prescindibles para dejarlo más liviano y, sin pintarlo con los colores que identificaba a la Sociedad es decir con el fuselaje en el color natural del aluminio, hizo su primer vuelo demostrativo por el litoral. Partió de Melilla en la mañana del 1ro. de abril de 1946, al mando de Richard S. Lowe, con Delfín Díaz Cibils e Irasí de León de copilotos, radio operador Emilio Fernández y mecánico Máximo Rigo. De pasajeros iban: el Presidente C/F Julio C. Poussin, el Vice Presidente Dr. Agustín Antía Errandonea, y los Directores Dr. Guillermo Fuster y Alberto Márquez Vaeza. Invitados, varios periodistas de la prensa y radio de Montevideo: Sres. Diego Burgos Vera de El Debate; Antonio Pablo Cabrera, José Lázaro y Alfredo Becco de El Tiempo; José Cervantes por La Razón; José María Piñeiro de El Bien Público; Jorge Thevenet de Tribuna Popular; Julio Jaquinta de El País; José Gadea de El Plata; Julio Caporale Scelta de CX-14 El Espectador; Héctor Caruso y José Pereira González por El Día; de la Dirección de Aeronáutica Civil vino el Dr. Héctor Luisi. Su primer escala fue en Paysandú donde eran esperados por autoridades, representantes, público y la prensa local que denominó al DC-3, Clipper, como se les llamaba en las compañías Pan American y Panagra. De allí despegó hacia Salto donde al igual que en Paysandú era esperado por autoridades representantes, público y prensa; luego de almorzar en un hotel de esa ciudad el avión hizo un vuelo local con autoridades, entre ellos el Intendente Municipal Sr. Orestes Lanza y regresó a Melilla, anunciando la próxima iniciación de los servicios con este tipo de avión.

El DC-3 al mando de Lowe, se fue alternando en esta única línea que cumplía PLUNA con los DC-2, al mando de Nudelman y a veces Díaz Cibils, siendo sus copilotos los demás aviadores de la Sociedad.

Se reinician los vuelos a Rivera. Se adquiere un Cessna UC-78 Vuelo al Paraguay

En los talleres, la situación se complicó con la llegada del DC-3, hubo que tomar más personal calificado para mantener la variopinta y heterógenea flota de la entidad, cosa que no era fácil, pues en nuestro medio no había mucho a donde recurrir, no obstante hubo un alta que fue importante en este rubro, el 7 de mayo de 1946 pasó a formar parte del funcionariado el mecánico Sr. Francisco O. «Pampa» Bentancort, como Encargado de Mantenimiento, pasando al poco tiempo a formar parte de sus tripulaciones aéreas. Pocos meses después el 1ro. de octubre ingresó un reconocido mecánico de aviación, Mr. Paul Decendit, como Jefe de Taller; de origen francés, técnico especialista de la legendaria Aéropostale y luego de Air France (en 1968 era Miembro del Conceil D'Administration de la Amicale des Pionniers de L'Aéronautique de Lignes Aériennes Latécoère et Aéropostale) había estado basado en Buenos Aires y vino como tripulante en el bote volador Laté 631 «Lionel de Marmier», que se había accidentado el 31 de octubre de 1945, teniendo que hacer un acuatizaje forzoso en la Laguna de Rocha, en esos meses que pasó en nuestro país fue captado por los uruguayos, regresando poco tiempo más tarde, como mecánico de P.L.U.N.A. para beneficio de nuestra línea aérea.

El 1ro. de junio de 1946 se reiniciaron los vuelos hacia Rivera, operando ahora en el campo de VARIG, pues el 15 de marzo de 1945 se había dejado sin efecto el arrendamiento del campo de aviación de La Lata (actual Aero Club), mudándose la radio y demás elementos hacia el predio que el estado adquirió en el paraje de «Cerro Chapeu» (actual aeropuerto), esperando que en poco tiempo se habilitara como aeródromo. Estos vuelos se realizaban en DC-2.

También el 1ro. de junio partió para los Estados Unidos el Presidente del Directorio, C/F Poussin, en misión oficial y diplomática, autorizado por el Decreto N°6980 del Poder Ejecutivo, con el fin de adquirir materiales aeronáuticos indispensables para completar los equipos de vuelo y mantenimiento que se poseían, para ello contaba con el apoyo de la Embajada de los Estados Unidos de América en Uruguay la que había ofrecido las facilidades necesarias para que visitara diversos servicios aéreos en ese país, organismos oficiales, etc. Para facilitar su tarea en la búsqueda de los aviones y elementos que se necesitaban, por el mismo Decreto se le designó Agregado Naval Adjunto a nuestra embajada en Washington, mientras durara su misión.

El Directorio de la Sociedad en esos días se había percatado del error cometido meses atrás, al no haber adquirido en el Surplus Property Board, más aviones C-47 y motores de repuesto; por lo cual el cometido principal del Cap. Poussin en los Estados Unidos era ese, además de acuerdo a los sugerido por Lowe, también tratar de encontrar un Cessna «Bobcat» bimotor T50 (UC-78) para el adiestramiento de los pilotos,

aparato muy usado durante la guerra para la preparación de los aviadores de multimotores. La tarea de la búsqueda de aviones C-47 no resultó nada fácil, con el Cessna no tuvo problemas. su adquisición fue sencilla solucionándose todo en setiembre, se trajo en vuelo en octubre desde Panamá, donde se hallaba estacionado, por la tripulación compuesta por Lowe e Irasí de León, era un avión de ala baja, tren convencional, de tela, madera y aluminio; versión de transporte ligero del AT-17-CE, estaba potenciado por dos motores Jacobs R-755-R de 245 H.P. a 2200 RPM. Vino con su matrícula de la USAAF (United States Army Air Force) que a su vez era el N°de serie 42-58503, a su llegada se le hicieron varias modificaciones y reparaciones y recién el 19 de febrero de 1947 fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves con las marcas CX-AGC.

Paralelamente a la actividad del Cap. Poussin en los Estados Unidos, aquí la Sociedad continuaba su marcha manteniendo las dos líneas al litoral y a Rivera; haciendo algún vuelo «charter», como el realizado el 19 de julio con el DC-3 al mando de Lowe a Buenos Aires, con pasajeros de un DC-4 de la P.A.A. que hacía un viaje inaugural, al no ser autorizado por la DAC argentina a salir a esa ciudad. De la misma forma la Escuela de Vuelo continuaba su funcionamiento, solamente suspendido en octubre, cuando Lowe fue a buscar el Cessna a Panamá.

Por el Decreto No.7285 del 25 de julio de 1946 la Sociedad fue autorizada a enajenar los dos aviones D.H. Dragonfly, mediante licitación pública, al haber integrado a su flota el DC-3 CX-AFE y al estar en tratativas seguras de adquirir el Cessna UC-78, por lo cual quedaba con el número mínimo de aviones que exigía el Artículo 13 de la Ley No.10535 de su creación. Esta licitación no tuvo oferentes, por lo cual estos dos aparatos continuaron prestando servicios por varios años más.

Por esa época se terminó la puesta en servicio del D.H. Express CX-ABG «San Felipe y Santiago», luego de un «overhaul» y reparación de las partes de madera a cargo del capataz de la carpintería Sr. Francisco Lauman, quedando como nuevo. El vuelo de prueba lo efectuó el Cte. Lowe (sin conocerlo), yendo de copiloto en Ing. Langón (quien también era aviador); el despegue se realizó en la pista larga hacia el sur, en la carrera del decolaje el viento de costado lo fue desviando hacia la derecha (usando el criterio para los DC-3 pretendió corregir con los pedales y en los primeros momentos el avión no tenía comando en el timón de dirección, hasta que no tomara velocidad se tenía que usar la potencia de los motores para compensar) haciendo que en determinado momento quedara con rumbo 270°, apostando a que el Express salía no cortó los motores,

pretendiendo dejar el suelo a 90° de la dirección original, en el interin una zanja de drenaje se interpuso en su camino y se accidentaron, sin problemas personales pero con el aparato bastante maltrecho. Este accidente terminó con el «San Felipe y Santiago», pues no se reparó más.

A pesar de que aún no se habían completado las líneas que exigía su Ley de creación, el Directorio de la Sociedad, acéfalo de su Presidente, decidió realizar un vuelo «tentativo y de estudio» a Asunción del Paraguay. Con tal objeto el 16 de agosto de 1946 partió de Melilla el DC-2 CX-AEG al mando de Emilio Nudelman, con Marcos Diana de copiloto y Eduardo Acosta y Lara de operador de radio; llevando de pasajeros a los directores de PLUNA SEM, Dres.: Agustín Antía Errandonea y Sra. y Guillermo R. Fuster, Sra. e hijo (Ricardo Fuster, quien años después sería Comandante de PLUNA); como invitados: el Ministro de Ganadería y Agricultura Dr. Gustavo Gallinal y Sra., el Presidente de la Cámara de Diputados Juan Francisco Guichón, el Representante Nacional Carlos T. Gamba, el Pro-Secretario de la Cámara de Diputados Mario Dufort y Alvarez, el Sr. Rafael Caruso y la Srta. Annie Nudelman (hija del Comandante). El vuelo se desarrolló normalmente, con una escala técnica en Salto. A los pocos días se efectuó el regreso con dos tentativas y vuelta a Asunción por mal tiempo; finalmente se pudo salir y arribar a Salto y Melilla con techos mínimos, haciendo toda la ruta por debajo de las nubes, con pobre visibilidad. La línea a Asunción recién se efectivizó en julio de 1952.

Pocos días más tarde el 21 de agosto, por el Decreto No.7484 el Poder Ejecutivo designó Presidente Interino del Directorio de PLUNA SEM, al Director General de la Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar D. Gestido, mientras durara el viaje del Cap. Poussin; de esta manera el Cnel. Gestido toma contacto otra vez con la Sociedad a la cual contribuyó a organizar y a la que pocos años después presidiría brillantemente.

Los representantes del Poder Ejecutivo en la Sociedad habían elevado a mediados de 1946 una nota al Gobierno en la cual aconsejaban a este la adquisición del capital accionario privado de dicha Sociedad. El Poder Ejecutivo decretó el 9 de setiembre de 1946, de acuerdo a lo acordado en Consejo de Ministros el 28 de agosto de ese año, a procederse a la adquisición de aquel capital accionario privado por el valor nominal de las acciones que la integraban, dirigiendo un Mensaje a la Asamblea General del Poder Legislativo para la provisión de los recursos necesarios para tal fin. Dichos recursos demoraron en ser provistos, por lo que el Directorio de la Sociedad mantuvo la misma estructura por un par de años más.

Se adquieren dos Douglas C-47 «Dakota» para la Sociedad

En los Estados Unidos el Cap. Poussin, mientras los días y las semanas pasaban, no logró negociar DC-3 ó C-47 con la ayuda oficial de los funcionarios americanos, ya era tarde, los aviones de «Surplus» se habían vendido por todo el mundo, por lo cual tuvo que recurrir a organizaciones privadas que intermediaban en este tipo de negocios, como era normal en este país, consiguiendo con la «Silloth Connor Aircraft» dos C-47 «Dakota» estacionados en Gran Bretaña, los que fueron adquiridos al «Foreing Liquidation Comission» de los Estados Unidos en U$S 90.500 dólares, seguro incluido. En un primer momento se pensó en enviar a Lowe a traerlos hacia Uruguay, dada su experiencia transatlántica, descartándose más tarde esta proposición que efectuó el Dr. Antía Errandonea al Cap. Poussin por telegrama el 30 de julio de 1946, para no parar por mucho tiempo la Escuela de Vuelo, ya que había que hacer algo semejante para el «ferry» del Cessna UC-78 que estaba en Panamá. Finalmente en setiembre se decidió contratar tripulaciones transatlánticas en Londres para el «ferry», las que instalaron tanques suplementarios de combustible dentro de los aviones, como se aprecia en fotos que aparecen en El Diario del 20 de abril de 1947; el transporte de los aviones costó U$S 8693 cada uno, el primero arribó en febrero de 1947 y el segundo en marzo.

Inmediatamente los talleres de la Sociedad se abocaron a la tarea de transformarlos en DC-3, con 21 asientos, de acuerdo a como estaba equipado el CX-AFE al que se le bautizó «Salto», para lo cual se les insonorizó, tapizó, alfombró, pintó interiormente y exteriormente con los colores de la Sociedad, etc., dejándolos en condiciones de integrarse a las líneas a mediados de 1947.

El primero en arribar a Montevideo era un C-47A-25-DK (construido en 1942 en la planta de Oklahoma City), número de fabricante 13306, ex USAAF (United States Army Air Force) 42-93399, ex RAF (Royal Air Force) KG 583; avión que fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves el 20 de marzo de 1947 con la matrícula CX-AGD. El segundo en llegar era un C-47-1-DK (también de 1942), número de fabricante 12113, ex USAAF 42-92325, ex RAF FZ 578; fue inscripto el 18 de junio de 1997 con la matrícula CX-AGE.

Asimismo el Cap. Poussin adquirió en los Estados Unidos diez motores Pratt and Whitney de repuesto para los DC-3; empenajes, alerones, hélices, instrumentos, carburadores, magnetos, generadores, etc. También se compraron veinte transmisores y receptores de radio,

además de equipos de H.F., con el objeto de mejorar los servicios de protección al vuelo.

El 31 de octubre de 1946 regresó al país el Cap. Poussin, retomando a los pocos días el cargo de Presidente de P.L.U.N.A. S.E.M., por el Decreto N° 8074 del 14 de noviembre, que se hallaba en manos del Cnel. Oscar D. Gestido, a quien se le agradecieron los servicios prestados.

Al igual que con los D.H. Dragonfly, el Poder Ejecutivo a solicitud de la Sociedad, autorizó a esta el 5 y el 19 de diciembre de 1946 respectivamente, a enajenar el Potez 62 y los dos DC-2, mediante licitación pública. El Potez no tuvo oferentes y los DC-2 fueron vendidos años más tarde. La vida activa del Potez 62/1 en P.L.U.N.A. fue muy corta y exigió gastos extraordinarios sin que redituaran lo mínimo; para dejarlo en orden de funcionamiento luego de la desaparición de la Sociedad Anónima, hubo que invertir buenas cantidades de dinero, para que luego volara en contadísimas ocasiones, más en pruebas y en chequeos que en línea, quizá uno de sus últimos vuelos haya sido en marzo de 1947 para que Irasí de León se calificara en él, inmediatamente después se radió y fue destruido por el tiempo, atado frente a la plataforma de los hangares del taller, en Melilla.

A fines de 1946, la Sociedad hizo un llamado entre los pilotos profesionales para concursar por lugares en la Escuela de Vuelo, con el fin de realizar cursos de pilotaje de línea aérea, habiendo para disputar dos puestos de Comandante y tres de copiloto o Primer Oficial; los que fueron llenados para los cargos de Comandante luego del concurso de oposición por los Sres. aviadores: Raúl Rodríguez Escalada (quien recibió el brevet «A» N°46 con fecha 4 de enero de 1939) y Nilo Ariel Zerpa (quien recibió el brevet de Piloto Aviador del Curso de Pilotaje de Tropa de la Aeronáutica Militar N°44, el 9 de diciembre de 1936), quedó en tercer lugar en este concurso Federico Rodríguez Escalada, quien meses más tarde fue llamado e hizo el curso de Comandante en la Escuela (como se anotó anteriormente había ingresado en PLUNA en 1940 y al poco tiempo renunció); en los cargos de Primer Oficial, por los Sres. Aviadores: Víctor Garín (quien recibió su brevet el 31 de mayo de 1941), Américo Pedragosa (quien recibió su brevet el 6 de diciembre de 1944) y Walter Tarallo (quien recibió su brevet el 20 de enero de 1945).

Al finalizar el año 1946, se transportaron en esos doce meses 8049 pasajeros, 9094 kgs. de encomiendas y 640 kgs. de correo; recorriendo 311.864 kms. En este ejercicio la Sociedad tuvo una pérdida neta $ 56.720,53. En ese momento P.L.U.N.A. contaba con 105 funcionarios.

Si en los dos años en que estaba funcionando la Sociedad hubo grandes cambios con respecto a la época de la Sociedad Anónima, 1947 no le fue a la zaga, continuando con ellos sin restricciones, con mayor énfasis en la organización de la línea aérea como tal, quizá con demasiada ambición, teniendo en cuenta las posibilidades del momento y la relativa pequeñez del país. Además los cambios iban en conjunto, P.L.U.N.A. crecía a ojos vistas.

Al comienzo de 1947, P.L.U.N.A. mudó sus despachos y oficinas del centro a un local también arrendado, más amplio que el anterior, el cual se encontraba en la Avda. Uruguay Nº1107 entre Julio Herrera y Obes y Río Negro, hoy desaparecido.

Al fin del verano de este nuevo año, hubo un cambio en el Directorio, al renunciar el 28 de febrero de 1947 Eduardo Marques Castro, quien era uno de los dos representantes del capital privado, ocupando su lugar Jorge Márquez Vaeza; esto no alteró para nada la marcha y el funcionamiento de la Sociedad.

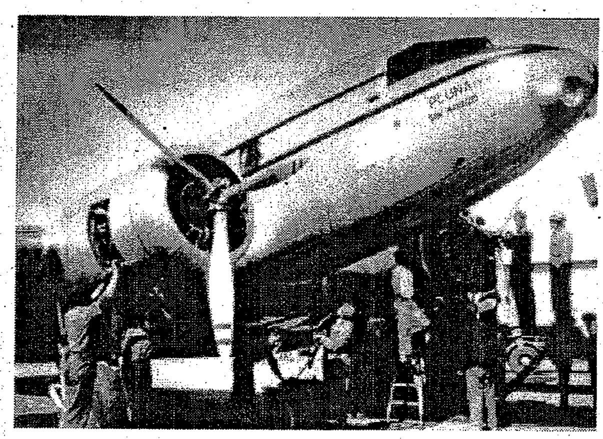
En los primeros meses del año, todavía explotando solamente dos líneas al interior, la del litoral y la del centro a Rivera, el movimiento de pasajeros a pesar de ser época de vacaciones, era modesto, en enero se transportaron 884 y en febrero 638; el incremento será seguro más adelante, a partir de setiembre, llegándose a transportar más del doble que 1946, como se verá.

Para las reparaciones de chapa de los aviones, el taller de P.L.U.N.A. se había arreglado hasta ahora, sin contar con un especialista, con la llegada de más DC-3, aparatos metálicos (solamente las partes móviles estaban recubiertas de tela) se hacía necesario contar con un chapista, por lo cual el 5 de marzo de 1947 ingresó el Sr. José Bonilla, técnico en esa especialidad.

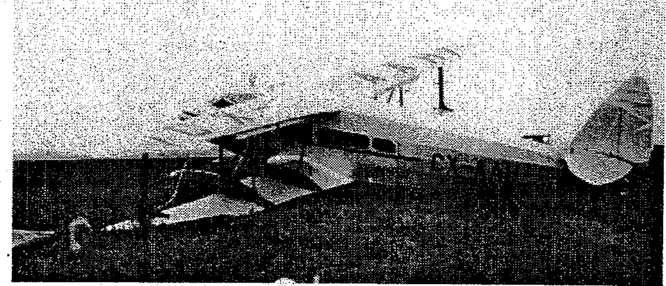
El taller estaba sufriendo una revolución, desde sus modestos orígenes en manos de José G. Blanco, se había transformando en una organización compleja, con muchos operarios, funcionando bajo la experta supervisión de Paul Decendit; habiendo recibido en esos primeros meses de 1947: bancos de prueba, herramientas especializadas, instrumentos, etc. adquiridos en Estados Unidos durante el viaje del Presidente por aquel país. Asimismo con los diez motores de repuesto que llegaron en marzo, también se recibió un tractor para remolcar aviones, pues hasta ese momento no existía ninguno, teniendo que mover los pesados Douglas a mano o con sus motores, con el riesgo que eso significaba.

Capítulo 13

PLUNA SEM Primera Parte



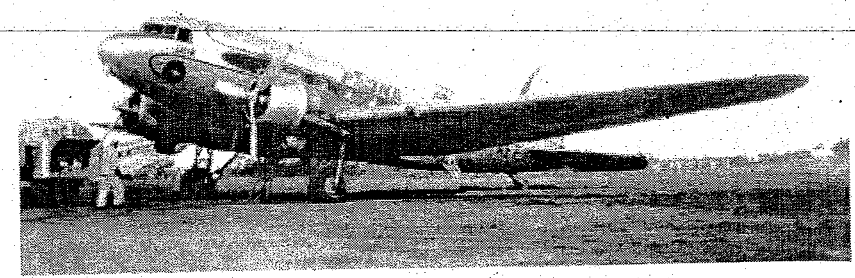
Douglas DC-2 "San Mauricio" CX-AEG. 1945. Colección Nery Mendiburu.



Artigas, 20 de Octubre de 1945, los pilotos Arturo O. Costa y Cándido Fernández se accidentan al aterrizar el D.H. "Express": Nótese el nuevo esquema de pintura del aparato según los lineamientos de PLUNA SEM.



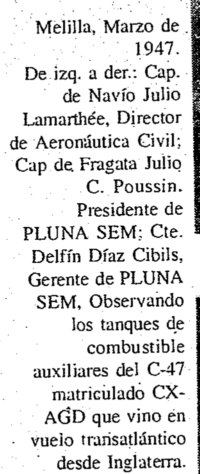
El "San Alberto" CX-ASS, con el nuevo esquema de pintura de PLUNA SEM. 1945.



"Salto" C-47/DC-3 CX-AFE en Melilla, con la pintura característica de PLUNA SEM.

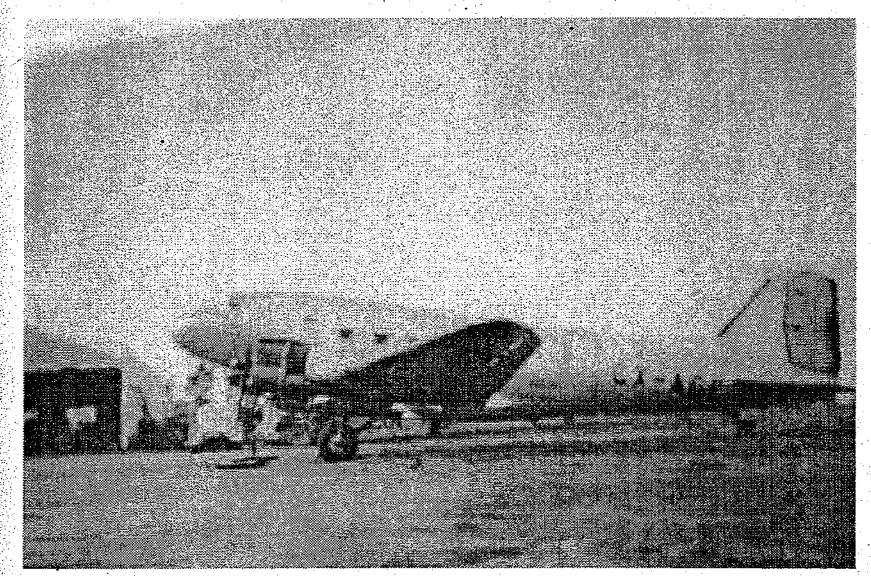


Cessna UC-78 recien llegado de Panamá en Melilla 1947.



Melilla, Marzo de 1947. De izq. a der.: Cap. de Navío Julio Lamarthée, Director de Aeronáutica Civil; Cap de Fragata Julio C. Poussin. Presidente de PLUNA SEM; Cte. Delfín Díaz Cibils, Gerente de PLUNA SEM, Observando los tanques de combustible auxiliares del C-47 matriculado CX-AGD que vino en vuelo transatlántico desde Inglaterra.





Melilla, Marzo de 1947 CX-AGE.

CAPITULO 14

PLUNA - SEM

Segunda Parte (1947 - 1951)

P.L.U.N.A. contrata otro piloto norteamericano y adquiere un C-47/DC-3

A fines de enero de 1947 arribó a Montevideo el piloto norteamericano Irving W. Grander, quien acudió al llamado de su amigo Richard S. Lowe, para ser contratado por P.L.U.N.A. como piloto de línea, dada su versación en C-47/DC-3; revalidó su «airman certificate» en la D.A.C. el 5 de febrero, comenzando a volar inmediatamente. Al igual que Lowe, este aviador contribuyó a la consolidación de la Sociedad como línea aérea, con sus conocimientos para este tipo de vuelos, con él, los copilotos que lo acompañaron en los servicios regulares y en los vuelos «charter» y «ferry» que hizo, sumaron buena experiencia a sus rudimentarios conocimientos. Estuvo más de un año al servicio de P.L.U.N.A., por lo cual puede decirse que su actuación no fue desaprovechada. Más adelante se podrá ver el relato de algunos de sus vuelos.

En los Estados Unidos el Cap. Poussin había apalabrado la adquisición de otro C-47 transformado en DC-3, sin que pudiera liquidar la operación en aquel país, aquí se continuaron los contactos y se logró finalizar el negocio. El aparato estaba estacionado en Miami; en marzo de 1947 marcharon a esta ciudad americana el Cte. Lowe y el Gerente General de la Sociedad, Delfín Díaz Cibils, con el fin de traerlo en vuelo «ferry» a Montevideo, cosa que realizaron en abril sin inconvenientes por la ruta del Atlántico. Esta máquina Nº de fabricante 4471 era un C-47-DL construido en 1941 en la planta de Long Beach, California, de la Douglas, cuyo Nº de serie de la USAAF era 41-18409, fue matriculado en la aviación civil NC 54206, recién el 14 de junio de 1947 quedó anotado en el Registro Nacional de Aeronaves con las marcas CX-AIJ.

En marzo de 1947 estalló una revolución en la República del Paraguay, contra el gobernante de esa época, Gral. Higinio Morínigo, que rápidamente se transformó en una cruenta guerra civil. La Cruz Roja Uruguaya, con el espíritu humanitario que la caracteriza, sensible a lo que entendía era una catástrofe para los combatientes y para todo el pue-

blo paraguayo, acopió auxilios de emergencia, consistentes en medicamentos, ropas y alimentos, solicitando el 16 de abril al Ministerio de Defensa Nacional, pusiera a disposición de la entidad un avión de porte, para trasladar esas medicinas y abastecimientos sanitarios a las distintas parcialidades que se encontraban en lucha en el país hermano. El Consejo de Ministros facilitó a la Cruz Roja un avión por medio de P.L.U.N.A. S.E.M., disponiendo esta Sociedad la realización de un vuelo a Punta Porá, Paraguay, en el DC-2 CX-AEF al mando de Emilio Nudelman, con Cándido Fernández de Copiloto y Eduardo Acosta y Lara de Radio operador. Los gastos de dicho viaje fueron absorvidos por el Poder Ejecutivo en «gastos eventuales o extraordinarios», cumpliéndose el servicio sin inconvenientes; era la cuarta vez desde su fundación que P.L.U.N.A. viajaba al Paraguay.

Es una de sus primeras actuaciones, la que no fue con suerte, al mando de un avión de P.L.U.N.A., Irving W. Grander, tuvo un percance carreteando, al caer su aparato que era el DC-2 CX-AEG en una zanja del aeródromo de Melilla, por el cual su fuselaje sufrió una torsión no reparable, que lo dejó fuera de orden de vuelo permanentemente.

Poco tiempo más tarde de este percance que le saliera tan caro a la Sociedad, Grander efectúa un vuelo «charter» a Río de Janeiro en el DC-3 CX-AFE con Nilo A. Zerpa de copiloto y Eduardo Acosta y Lara de Radio telegrafista, el que fue relatado por Zerpa en la Gaceta de la Aviación Nº13 de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, el cual no solo nos establece el vuelo en la Historia de P.L.U.N.A., sino también nos muestra como se pueden tomar determinaciones equivocadas que lleven a situaciones límites. El relato se llama:

«Un vuelo a Río de Janeiro en 1947»

«Los pilotos profesionales saben que volando regularmente y en el transcurso de meses y años, no sucede nada extraordinario, fuera de inconvenientes por condiciones atmosféricas adversas, fallas mecánicas etc. Pero también saben que puede suceder algo fuera de lo común llegando a una situación límite. Sin ánimo de dramatizar quiero historiar un vuelo efectuado hace más de 45 años y que considero los momentos más difíciles en 50 años de vuelo. Pienso que las actuales pilotos jóvenes y de alta profesionalidad les agrada saber como se volaba hace varias décadas. Ingresado a P.L.U.N.A. en Enero de 1947 para efectuar curso de Cte., recibía instrucción del Cap. Lowe y a la vez actuaba como 1er. Oficial en línea. El 25 de abril de 1947 Lowe me comunica que debo actuar de Co-piloto en avión DC-3 a Río de Janeiro al Comando del Cap. Grander (USA) a efectos de transportar una delegación de atletas a Río de Janeiro. Grande fue mi alegría, pues era mi primer vuelo internacional.

Decolamos a las 15 hs. con destino a Porto Alegre por escala técnica, donde llegamos sin novedad. En dicho aeropuerto junto con Grander fuimos a meteorología, donde nos informaron de la previsión y METAR hasta Río. El meteorologista nos informó que Río estaba dentro de los mínimos, no así San Pablo que tenía 80 metros de techo y 1 km. de visibilidad, agregando que la previsión anunciaba desmejoramiento, por techos bajos y tormentas eléctricas en el área San Pablo - Río, aconsejando demorar el vuelo para el día siguiente e informando que las líneas aéreas cancelaron los vuelos por tiempo. No obstante ello, Grander resolvió continuar el viaje. De mi parte tenía mis dudas de su actitud, pero respetando su experiencia como piloto de transporte militar en U.S.A. y su cargo de Comandante nada podía hacer, sumado a mi inexperiencia en este tipo de vuelos.

Decolamos con destino a San Pablo (escala técnica) y con alternado Curitiba, a partir de Florianópolis ya volábamos de noche y a instrumentos, se solicitó METAR de San Pablo el que informó estaba bajo mínimos. Sobre Congonhas (SP) la torre informa aeropuerto cerrado para toda operación, no obstante Grander circula unos 10 minutos sobre NDB SP en espera, hasta que la torre dispone nos dirijamos al alternado. (Cabe agregar que en esa época y en Brasil la infraestructura de aeropuertos para este tipo de operación era muy precaria, a la vez en el avión la navegación y aproximación todo era con R.C.A.).

Grander toma la decisión de continuar a Río donde el último meteo eran 150 mts. y 1 km, de visibilidad. Usando computador y tablas de potencias llegaríamos a Río con apenas 10' de combustible.

Se continuó el vuelo con algunos CB aislados y mal tiempo en general. Grander me dice que el vuelo se estaba complicando esperando más adelante declararlo en emergencia, a la vez cada 20 minutos y por medio del Radio Operador se solicitaba METAR de Río, dando el último 80 mts. techo y 800 de visibilidad (en la época el mínimo era 150 mts y 1500).

Así planteadas las cosas otro problema no aeronáutico se sumó a la situación, algo insólito. Grander me comentó que el radio operador Sr. Acosta y Lara demoraba mucho en recibir los meteos y a la vez era mala persona ya que usaba un cuchillo. Le contesté que se tranquilizara, que era excelente persona y funcionario de confianza. En realidad usaba un pequeño cuchillo (que portaba en la cintura) para cortar taba-

co y liar cigarrillos, pero este problema venía de vuelos anteriores y pienso que Grander lo consideraba algo así como «un gaucho cuchillero» y a la vez peligroso. Transcurre el vuelo y otro METAR nos informa que el techo es de 60 mts. y 800 de visibilidad. (Cabe agregar que en la época en Santos Dumont no había ILS ni VOR ni GCA, solo NDB).

Con VHF Grander entra en contacto con Río, quien informa «aeropuerto cerrado», de inmediato declara el vuelo en emergencia, a la vez me informa que si no entraba en la primera aproximación, debíamos amerizar en la costa, para ello me pidió sacar un rumbo paralelo a la costa desde el radio de faro de Isla Rasa para amerizar, preguntándome si había tiburones, le dije que no sabía, pero sí que era poco lo que nadaba, a lo que me contestó que el DC-3 con los tanques vacíos flotaría bastante hasta llegar el auxilio. Próximo al aeropuerto, la torre informa que no hay tráfico alguno y a la vez la aproximación se haría bajo la responsabilidad del Comandante.

Grander algo excitado, me mira y dice: que antes de amerizar iba a estrangular al radio operador, a la vez hacía ademanes violentos con las manos. Confieso que ante tal panorama tuve miedo, tratando de tranquilizarlo, pero la tensión en la cabina no disminuía.

Se inicia la aproximación a 5.000 pies y sobre la bahía de Guanabara, la que duraría 10 minutos y hasta la baliza IF. luego el acercamiento, pero siempre «en la sopa» siguió descendiendo hasta 500 pies y nada, luego 400, 300 hasta llegar a 200 (60 mts.) donde en un fugaz claro vimos una pequeña embarcación iluminada. Grander bajó algo más y ¡OH Dios que alivio! vimos adelante y algo arriba la pista 20 algo más y ¡OH Dios que alivio! vimos adelante y algo arriba la pista 20 sin novedad. Detuvo el avión (en la pista) sacó el cinturón, aterrizando sin novedad. Detuvo el avión (en la pista) sacó el cinturón, tiro al techo una moneda grande de plata y me abrazó. En la terminal y como procedimiento, medí los 4 tanques con una regla metálica graduada, y sólo el principal derecho marcaba 4 ó 5 galones, los otros apenas mojaban la regla. Un funcionario de D.A.C. nos informó que hubo un sólo aterrizaje en la tarde, de VARIG y nosotros a las 22 hs.

Pasados más de 45 años de este vuelo, con bastante más experiencia me pregunto: ¿por qué Grander continuó el vuelo desde Porto Alegre en condiciones tan marginales?, ya que si hubiéramos tenido viento algo desfavorable o esquivar algunos CB, el resultado final era impredecible.»

Con la puesta en funcionamiento del DC-3 CX-AIJ y del Dakota CX-AGO, recién transformado en DC-3 por los técnicos de los Talleres de P.L.U.N.A. y con la posibilidad de que en pocas semanas quedara finalizada la modificación del Dakota CX-AGE en DC-3, sumado a que dos tripulaciones fueron habilitadas en este tipo de aeronave en la Escuela de Vuelo que dirigía Lowe, los aviadores: Comandante Carlos Estradé y el 1er. Oficial Juan José Ferrara y Comandante Irasí De León y 1er. Oficial Eleazar Pedragosa; decidió a la Gerencia General que encabezaba Delfín Díaz Cibils, a reabrir la ruta a Melo, con tres viajes semanales directos a partir del 15 de julio de 1947, lo que representó un incremento promedial por mes de 8515 kilómetros y $ 6.386,25 de subvención.

En el Departamento de Operaciones de la Sociedad, cuyo Jefe era el Ing. Roberto M. Langón Balparda, a medida que P.L.U.N.A. crecía y la complejidad de las líneas era mayor, aumentaba su entramado burocrático, sin posibilidades de mantenerlo en su magnitud anterior, con más razón dependiendo o formando parte de este Departamento el Taller y la Sección Comunicaciones con sus dos divisiones: la terrestre y la de abordo, las que desde su creación estuvieron a cargo del técnico Sr. Gerónimo Noreña Hunter, formando parte como Radio-Operadores los Sres.: Eduardo Acosta y Lara, Emilio Fernández, Juan Do Santos, Ruben Acosta, Washington Vecino y Evaldo Lena.

A Mario Artagaveytia, Jefe de Tráfico, le pasaba lo mismo mientras su Departamento se desarrollaba; a mediados de 1947 se sumó al grupo de sus colaboradores el Sr. Domingo Tassino, quien acababa de llegar de los Estados Unidos donde usufructuó una beca de estudios de la C.A.A. (Aviación civil de ese país), por lo cual fue nombrado 2do. Jefe del Departamento de Tráfico, quedando a su cargo la División Estadística, con la ayuda del Sr. Oscar Carrizo, Comisario de Abordo que a su vez poseía una excelente preparación en dibujo. En ese Departamento de Tráfico, que junto con el de Operaciones eran la columna vertebral de la Sociedad, se hicieron varios ampliaciones durante 1947, tomando por concurso personal idóneo o a preparar, para cubrir las vacantes que nacieron; por ejemplo en la Sección Reservas y Pasajes cuyo Jefe era el Sr. Luis Pena, se le sumaron tres auxiliares, los Sres. José Aguerre, Ariel Correa Vallejo y Wilmar Pérez Larrea. En la Sección Encomiendas que estaba a cargo del Sr. Víctor Bello, se vio asistido por el Sr. Daniel Vázquez, quien accedió a este cargo también por concurso. La Sección que agrupaba a los Comisarios de Abordo, a cargo del Comisario Sr. Weimar Gorón, tuvo un considerable aumento con los nuevos aviones y nuevas líneas, formaban parte en ese año de esta Sección los Sres.: Jorge Schell (luego Comandante de aeronave), Oscar Carrizo (ya nombrado en la Div. Estadística), Emilio Apaolaza, Miguel Francia y Julio Tabaré Puentes. Asimismo la propaganda de la Sociedad se encontraba bajo la supervisión del Sr. Artagaveytia.

Sin embargo, no pasó lo mismo con el Departamento de Contaduría, el cual estaba dirigido por el Contador José A. Tuset, quien tuvo que

afrontar el gran crecimiento de P.L.U.N.A. con el mismo personal de 1945, que lo conformaban los Sres.: Roberto J.M. Romero, Antonio Acosta y Lara (Jefe de Compras), Vicente Zito Silva, Mario Cheroni y Raúl Alonso.

De acuerdo a una gestión ante el Poder Ejecutivo iniciada desde tiempo atrás por P.L.U.N.A., para que se aumentara su capital, gestión que no fue atendida en su momento por el Poder Legislativo, a pesar de haberlo solicitado bien informado el Poder Ejecutivo, lo cual obligó a la Sociedad a utilizar créditos bancarios para su funcionamiento y expansión, cuya amortización le fue imposible cumplir ya que los ingresos que percibía debía aplicarlos totalmente a erogaciones regulares que le exigía el mantenimiento de sus líneas, hizo que ante una nueva gestión de P.L.U.N.A., el Poder Ejecutivo decidiera aumentar el capital del organismo al máximo que autorizaba su Ley de creación N°10535, dictando un Decreto el 11 de agosto de 1947 con el Ministerio de Hacienda, que lleva el N° 642/1945, solicitando en esa fecha a la Asamblea General del Poder Legislativo que le aportara los recursos necesarios para esta nueva petición, mediante la ampliación de la Deuda Interna 1942. Tampoco en 1947 fue posible que el Poder Legislativo accediera a ello, postergando la demanda del Gobierno, por lo cual la Sociedad continuó arreglándose mediante créditos.

En las dos últimas líneas que reinició la Sociedad a Rivera y a Melo, ambos aeródromos de esas ciudades debieron ser puestos en condiciones por cuenta de la misma P.L.U.N.A., para el comienzo de los vuelos con los aviones Douglas (DC-2 y DC-3), lo que agravó las dificultades normales de toda iniciación de servicios, más teniendo en cuenta la escasez de recursos de que se disponía. Con Rivera la situación fue más compleja, pues hubo que llegar a un acuerdo con las autoridades brasileñas y la compañía VARIG, al tener que utilizar el aeródromo de Livramento de esa empresa aérea, abonando por su uso y servicio, determinada suma de dinero, todo ello por la demora para la expropiación de «Cerro Chapeu» y la apertura de un camino a ese campo. Con Melo, P.L.U.N.A. debió arrendar dos predios y efectuar sus arreglos, en tanto también se resolvía la expropiación por el Estado del campo elegido a propuesta de la Comisión designada al efecto. Todo esto y las dificultades con los aeródromos de Tacuarembó y Artigas, que en 1947 estaban imposibles de usar, por lo cual no se les daba servicio a esas ciudades, llevó a que el Directorio de la Sociedad elevara el 14 de agosto de 1947 a la Dirección de Aeronáutica Civil un proyecto de estudio sobre campos de aterrizaje e infraestructura general que había confeccionado el Presidente del Organismo, por el que

se trataba de solucionar estos y otros problemas, esbozando en sus conclusiones la creación de una entidad especializada, que tuviera a su cargo todo lo referente a la infraestructura aeroportuaria, con medios y facilidades similares a la que gozaban los transportes terrestres y marítimos. Entendemos que esta es la primera vez que se bosquejaba o delineaba algo así en nuestro medio, lo que nos dice de la preparación del Cap. Poussin en todo lo que se refería a ingeniería aeronáutica.

P.L.U.N.A. adquiere un DC-3 a Braniff. Nuevos aviadores

A partir del 15 de setiembre de 1947, hubo cambios en los itinerarios de las líneas que cumplía P.L.U.N.A. Al comienzo de 1947 se totalizaba un promedio de 42.952 kms. mensuales, con las dos líneas que cubría la Sociedad, las que se vieron aumentadas a partir de la reiniciación de los servicios a Melo. El 15 de setiembre se inauguraron nuevos itinerarios diarios, los que en lugar de dar asistencia sur-norte y viceversa solamente, uniendo a las ciudades del interior con Montevideo, lo hacían este-oeste de la siguiente forma: el vuelo de Montevideo a Melo en lugar de regresar a Montevideo, continuaba a Rivera y Salto y viceversa; lo cual permitió que en diciembre de 1947 se alcanzara la cifra de 87.980 kms. mensuales.

A estas líneas hubo que sumarle en diciembre de 1947, otra entre Artigas - Rivera - Artigas, que fue impuesta a pedido del Ministro de Obras Públicas del momento, don Tomás Berreta, que se realizaba con Dragonfly, luego de equiparlos con radio y radio-compás, servicio que por un tiempo cumplieron Marcos Diana de Comandante y Arturo O. Costa de Copiloto (quien hasta ese momento estaba adscripto a la gerencia y luego a operaciones, sin volar).

Los Dragonfly no estaban ociosos, no obstante haber sido desestimados para las líneas regulares que cumplían los aviones Douglas, normalmente prestaban sus servicios en los vuelos «charter», de inspección y otros; luego de la puesta en funcionamiento del Cessna UC-78, tampoco se usaron en instrucción. Entre los vuelos de inspección, el Presidente Cap. Poussin realizó uno el 9 de octubre con Nudelman de piloto en un Dragonfly, hasta Paysandú y Rivera. Entre los vuelos «charter» se realizó uno de ellos a Buenos Aires en el mes de noviembre.

Los primeros pilotos en finalizar su adiestramiento para comandantes de línea aérea en la Escuela de Vuelo, fueron Nilo A. Zerpa y Raúl Rodríguez Escalada, quienes hicieron su primer vuelo en DC-3 en esa condición, el 5 de diciembre de 1947. Emilio Nudelman, quien no efec-

tuó el curso de pilotaje en la Escuela de Vuelo, alcanzó a calificarse en DC-3, dando solamente una vuelta de pista en uno de esos aviones para su satisfacción personal, pero nunca voló en línea.

En noviembre de 1947 fue enviado a los Estados Unidos el Jefe de Operaciones de la Sociedad, Ing. Roberto M. Langón, con el cometido de buscar y adquirir un C-47/DC-3, motores y repuestos, contando para ello con la ayuda del Cap. Thomas Park, quien continuaba unido a P.L.U.N.A. por lazos de amistad y reconocimiento. La tarea no resultó difícil y en menos de un mes solucionaron el problema, liquidándose la compra a principios de diciembre con un DC-3 de la compañía Braniff que tenía mas de 20.000 horas de vuelo, pero estaba en perfectas condiciones y bien mantenido, como después se pudo comprobar. Se pagaron por este aparato U$S 39.000 y se consiguieron U$S 26.000 de motores y repuestos. Se encomendó a Irving Grander y a Carlos Estradé la tarea de traerlo en vuelo al Uruguay, junto con los repuestos, para lo cual partieron de Montevideo a mediados de diciembre.

Habiéndose finalizado la transformación del Dakota CX-AGE y adquirido el DC-3 en Braniff, sumado a las nuevas líneas que se explotaban y las que se esperaba su autorización (Punta del Este - Porto Alegre), era imperativo que se hicieran más pilotos en la Escuela de Vuelo, motivo por el que se hizo un llamado a partir del 5 de diciembre, entre los aviadores nacionales, para llenar cuatro lugares en el curso que comenzaría en 1948, al cual se integraría también Cándido Fernández.

Debido a algunos problemas que se venían suscitando entre los aviadores de la sociedad, por la división que existía con los pilotos de DC-3 y los otros, el Directorio decidió el 10 de diciembre designar a Richard S. Lowe Jefe de Pilotos Interino. recuérdese que el anterior lo era Emilio Nudelman.

El 19 de diciembre se publicaron en sendos boletines del Ministerio de Defensa Nacional, la Reglamentación de la Ley Nº 10.535 de creación de P.L.U.N.A. S.E.M., aprobados por los Decretos Nos. 10.547 y 10.569 respectivamente. De esta manera la Sociedad se terminaba de organizar cuando ya habían pasado tres años desde su creación y ya se avizoraba su transformación en Ente Autónomo, como se verá más adelante.

Finalmente el 22 de diciembre de 1947. el Poder Ejecutivo promulgó la Ley Nº 10.995 aprobada en la Asamblea General del Poder Legislativo, el 9 de diciembre de 1947, por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo elevar a tres millones de pesos el capital de P.L.U.N.A. S.E.M. Nuevo aporte del estado que según el Artículo 2 de esta Ley, fue financiado mediante la emisión de dos millones, cien mil pesos, valor nominal, en

títulos de la Deuda Interna 1942. Este «espejismo» de independencia económica, con la pronta liberación de capital privado, a la larga no fue más que eso, un espejismo; ni a la Sociedad de Economía Mixta, ni luego al Ente Autónomo, le alcanzó nunca su capital, el Estado siempre tuvo que apoyarlos económicamente una y otra vez.

El año 1947 finalizó con incrementos favorables en relación al anterior. Se voló en líneas regulares 624.379 kms. (100.20% más que 1946); en vuelos de entrenamiento se totalizaron 160.762 kms. Se transportaron 16.159 pasajeros (100.78 % más que 1946); se cargaron 229.024.547 kgs. de encomiendas (219.16% más que 1946). P.L.U.N.A. tuvo una utilidad neta de $ 118.959,64 pesos.

El 4 de enero de 1948 partió de los Estados Unidos rumbo a Montevideo, el DC-3 ex Braniff, transportando los repuestos adquiridos, con Grander y Estradé a sus mandos. Una semana más tarde arribó a Melilla; se trataba de un DC-3/3A, número de fabricante 2266, fue registrado NC 25693 por la Pennsylvania-Central Airlines (PCA), más tarde se vendió a Braniff y esta a P.L.U.N.A. que la matriculó en el Registro Nacional de Aeronaves el 27 de julio de 1948, CX-AJZ, aunque volaba en línea desde febrero con matrícula provisoria.

Con los aspirantes que se presentaron para ingresar en la Escuela de Vuelo con el objeto de seguir el curso de 1er. Oficial o Copiloto, se realizó el 15 de enero de 1948 el concurso correspondiente, quedando seleccionados cinco aviadores: Juan C. Conti (quien recibió su brevet el 27 de setiembre de 1940), Saúl Garín (quien recibió su brevet de Piloto Aviador de la Aeronáutica Militar el 30 de diciembre de 1938), Jorge Camou (quien recibió su brevet el 28 de marzo de 1941), Miguel A. Gilardoni (quien recibió su brevet el 30 de abril de 1947) y Francisco Otero (quien recibió su brevet «B» el 6 de diciembre de 1943).

A mediados de enero de 1948 se conoció un Decreto del Poder Ejecutivo expedido por el Ministerio de Hacienda, por el cual se ordenó la adquisición de las acciones del capital privado de PLUNA SEM, según lo que había aconsejado la mayoría del directorio a mediados de 1946 y decretado por el Poder Ejecutivo el 9 de setiembre de ese año. El directorio consultó al Poder Ejecutivo mediante una nota por la situación creada en su seno con los representantes del capital privado y el valor de las acciones (aunque por el Decreto del 9 de setiembre de 1946, ya se había determinado que era por su evaluación nominal); mientras tanto se continuó sesionando con todos los directores por un tiempo más, hasta que se consiguieran los recursos necesarios para indemnizar a los accionistas de PLUNA S.A., quedando el directorio constituido solamente con los

Sres. representantes del Estado es decir: C/F Ing. Aer. Julio C. Poussin, Presidente; Dr. Agustín Antía Errandonea, Vice Presidente; y Dr. Guillermo R. Fúster, Secretario; manteniéndose como Síndico el Mayor Contador Raúl P. Moreno.

El 3 de febrero de 1948, el Ministro de Defensa Nacional, mediante una Resolución, decidió designar una Comisión compuesta por el Presidente de PLUNA SEM, C/F Poussin como Presidente y los miembros del directorio, Dres. Antía Errandonea y Fúster, con el Síndico May. Cdor. Moreno, junto al Secretario de la Dirección de Aeronáutica Civil, Dr. Alvaro Bauzá Araújo, con el cometido de informar sobre las modificaciones que a su juicio podía sufrir la Ley de creación de PLUNA SEM, teniendo en cuenta las experiencias recogidas durante su aplicación y la posibilidad de que sea transformada en un Organismo Autónomo o Descentralizado. Dándole a la Comisión un tiempo perentorio para expedirse, pues tenía que ser antes del 12 de ese mes. Ese fue el inicio de la transformación de PLUNA en Ente Autónomo, que finalizó el 12 de noviembre de 1951 con su creación.

A principios de 1948 se estableció dentro del Departamento de Operaciones, la División Mantenimiento, organizándose dicho Departamento de manera diferente al crearse esta División, que contaba con tres secciones: Taller, a cargo de Paul Decendit; el depósito de accesorios; y el mantenimiento de línea. Como Jefe de Mantenimiento, el 24 de febrero de 1948, se contrató al Sr. Guillermo Silveyra Anthony, con gran experiencia en la materia, había estudiado y trabajado en los Estados Unidos y en Venezuela.

Vuelos «charter» especiales al exterior

En los primeros siete meses del año 1948 se cumplieron varios vuelos tipos «charter» especiales, al exterior. El primero de ellos fue realizado hasta Bariloche, Rca. Argentina, en un DC-3 al mando de Richard S. Lowe, efectuado por un caso urgente de gravedad, solicitado a la media noche, se inició a las 2 de la mañana, regresando con el enfermo sin inconvenientes.

El viaje más importante y ambicioso de los realizados por P.L.U.N.A. hasta ahora, fue hecho en abril a Bogotá, Colombia, ida y vuelta. La misión consistió en ponerse a la orden de los delegados uruguayos, encabezados por el Dr. Dardo Regules, que asistían a la IX Conferencia Interamericana, que se realizaba en esa capital, dado que el 9 de abril, al haber sido asesinado el destacado dirigente político del partido Liberal, Dr. Jorge Eliecer Gaitán, estalló una cruenta guerra civil (denominada en la época «el bogotazo») promovida por los sectores más radicales de la izquierda de aquel partido. Al conocerse en Montevideo estos hechos y siendo la delegación uruguaya numerosa, el Poder Ejecutivo decide inmediatamente enviar dos aviones a Bogotá, un C-47 de la Aeronáutica Militar y un DC-3 de PLUNA. Ambos aparatos partieron el 10 de abril; el DC-3 de PLUNA era tripulado por: Richard S. Lowe y Raúl Rodríguez Escalada Comandantes, Emilio Fernández Radio telegrafista y Francisco O. Bentancort mecánico, además viajaba con esta tripulación como delegado de la Aeronáutica Militar, el Tte.2°(P.A.M.) José D. Cardozo del Grupo de Aviación N°3 (Bombardeo). Los aviones fueron por la ruta del Atlántico hasta Maracaibo en Venezuela, sin detenerse, solamente hicieron las etapas necesarias para reabastecerse de combustible que fueron: Porto Alegre, Río de Janeiro, Barreiras y Belen en Brasil; Cayena, Guayana Francesa; Puerto España, Trinidad, Caracas y Maracaibo, Venezuela. De Belen a Maracaibo con permanente mal tiempo volando por instrumentos, sentado a la izquierda, Rodríguez Escalada, mientras Lowe se ocupaba de la meteorología con el radio Fernández. En Maracaibo el aeropuerto estaba lleno de aviones a la espera de los acontecimientos en Colombia, los hoteles de la ciudad también, no obstante consiguieron una pensión en una casa colonial, impecable, donde pudieron descansar hasta el otro día, en que continuaron a Bogotá con buen tiempo, arribando allí sin inconvenientes el 13 de abril. En esa capital todavía convulsionada, escuchándose disparos y explosiones, estuvieron poco más de un día y regresaron por la ruta del Pacífico, más corta, usando la experiencia de Panagra y Avianca para la partida por instrumentos, con destino a Guayaquil, Ecuador, luego Lima, donde descendieron tres pasajeros de los cinco uruguayos que venían en el avión, funcionarios de la delegación a la Conferencia. El vuelo continuó sin problemas llegando a Melilla el 19 de abril ya de noche, con los únicos dos pasajeros que habían salido de Bogotá los Sres.: Plinio Areco y Daniel Beigbeder ambos taquígrafos, quienes eran esperados por familiares, autoridades de PLUNA, de la Aeronáutica Militar y periodistas.

El otro vuelo, más modesto, fue hasta Pelotas, Río Grande, Brasil. El 18 de julio de 1948, PLUNA efectuó un vuelo «charter» en DC-3, comandado por Raúl Rodríguez Escalada, que había sido contratado por la Liga Pelotense de Football, con motivo de cumplirse el vigésimo quinto aniversario de dicha institución, cuando PLUNA ya prestaba el servicio regular a Porto Alegre. El objeto del viaje fue transportar a esa ciudad jugadores y delegados del Danubio Football Club de 1ra. División de

Montevideo, que jugó un partido amistoso con un seleccionado de la Liga. PLUNA donó una copa para ser disputada ese día, lo cual quedó en la ciudad brasileña que fue la triunfadora.

Montevideo - Porto Alegre, primer servicio regular al extranjero

Por el Decreto N°10.640 del Poder Ejecutivo, se autorizó a PLUNA el 22 de diciembre de 1947 a establecer una línea aérea entre Montevideo - Punta del Este - Porto Alegre, para el transporte de pasajeros, correo y carga, sobre la cual estaba interesado el Presidente de la República Sr. Luis Batlle Berres, de acuerdo a la atención que le prestó, tratando de apurar su diligenciamiento, con el fin de atraer al turismo riograndense hacia Punta del Este. Las autorizaciones se demoraron en Brasil, por lo que no se pudo inaugurar en el verano, postergándose su comienzo hasta mayo de 1948. El martes 4 de mayo se principiaron los vuelos con el efectuado en el DC-3 CX-AFE al mando del Comandante Nilo A. Zerpa, el 1er. Oficial Walter Tarallo, Radio operador Máximo Fernández y Comisario Oscar Carrizo; como pasajero fue el Presidente del organismo C/ F Julio C. Poussin. El vuelo fue cumplido en forma correcta, despegando de Melilla a las 07 y 50, aterrizaron en Porto Alegre a las 10 y 40; allí le prestó servicios de pista al avión, la compañía Cruzeiro do Sul Ltda. según un acuerdo firmado por las dos aerolíneas, pues los vuelos de PLUNA se cumplían los martes, jueves y sábados, en conexión con los de Cruzeiro hacia San Pablo y Río de Janeiro y viceversa hacia el sur, lo que habilitaba a PLUNA a expedir pasajes a todas las ciudades brasileñas servidas por Cruzeiro. El CX-AFE aterrizó de regreso en Melilla a las 14 y 10 de ese día, era esperado por los dos compañeros del Directorio del Cap. Poussin y todos los Jefes de Departamento, de División y Sección de la Sociedad, más un grupo de periodistas invitados, quienes efectuaron un vuelo en un DC-3 sobre Montevideo, como promoción, más tarde se sirvió un lunch en el bar de Melilla.

Luego de haberse expedido la Comisión nombrada por el Ministro de Defensa Nacional para el estudio de la posible creación de un Ente Autónomo con PLUNA, el 25 de mayo de 1948 el Poder Ejecutivo mandó a la Asamblea General del Poder Legislativo un Mensaje y Proyecto de Ley con el fin de crear un Ente Autónomo denominado PLUNA, sobre la existente Sociedad de Economía Mixta. Como se expuso anteriormente, recién en noviembre de 1951 fue aprobada por la Asamblea General esta nueva persona jurídica de Derecho Público.

Los vuelos a Porto Alegre se iban cumpliendo regularmente, aumentando su pasaje a medida que pasaban las semanas. La conexión con Cruzeiro do Sul iba dando sus frutos tanto hacia Montevideo, como en tránsito a Buenos Aires y viceversa hacia Brasil. El 17 de marzo, invitados por PLUNA y el Poder Ejecutivo arribaron al aeropuerto de Carrasco en el DC-3 CX-AJZ al mando del Cte. Nilo A. Zerpa, el Gobernador del Estado de Río Grande del Sur, Sr. Walter Jobim y comitiva, siendo recibidos por autoridades nacionales. Luego de cumplida su visita oficial a Montevideo, los huéspedes fueron invitados a Punta del Este en un vuelo especial de un DC-3 de PLUNA, siendo recibidos en una aeroestación provisoria que se instaló en el aeropuerto de Laguna del Sauce (ya autorizada esta operación y las futuras en el verano, mediante el Decreto del Poder Ejecutivo N°11.012 de fecha 28 de febrero de 1948) por el Presidente del organismo y el Gerente General; luego de visitar el balneario, se despidió al Sr. Jobim y sus acompañantes el 23 de marzo con un lunch, partiendo después hacia Porto Alegre en el mismo avión. De tal manera se dio a conocer a esta autoridad del vecino país, la nueva línea aérea que se abriría en el próximo verano 1948-49.

A un expreso pedido del pueblo de la ciudad de Treinta y Tres, el Directorio de PLUNA solicitó al Poder Ejecutivo para hacer escala regularmente en esa capital departamental, en la ruta a Melo que se cumplía tres veces por semana, dado que en la Ley de creación de la Sociedad, Treinta y Tres figuraba como escala irregular. Por Decreto 11.694 del 31 de mayo de 1948, el Poder Ejecutivo autorizó el servicio regular, debiendo PLUNA ajustarse a lo que determinan las normas sobre toma de posesión, conservación y destino de los campos de aterrizaje adquiridos por el Estado, pues ese aeródromo ahora era militar.

Por esa época de fines de mayo de 1948, ya se había comenzado el segundo curso con aviadores que ingresaron por concurso a la Escuela de Vuelo, con los cinco alumnos que habían salido airosos en las pruebas de selección; Cándido Fernández no formó parte de este grupo como había sido la intención de algunos directores. También habían ascendido a Comandante: Federico Rodríguez Escalada, Juan José Ferrara y Eleazar Pedragosa, a quienes todavía no se les había designado copilotos, por no estar preparados los nuevos alumnos de la Escuela.

Artigas permanecía unida al resto del país por vía aérea, gracias al servicio que se cumplía con Dragonfly entre esa ciudad y Rivera, de acuerdo a lo solicitado por el entonces Ministro de Obras Públicas don Tomás Berreta, quien había fallecido en 1947 en el ejercicio de la Presidencia de la República. Como se había visto anteriormente, esto ocurrió a causa del estado del aeródromo y de la poca firmeza de su suelo, que cualquier lluvia lo dejaba muy blando para operar con aviones Douglas. En agosto

de 1948 se arregló algo el piso de este campo y se pensó en unir Artigas al resto de la red de PLUNA, por lo cual el lunes 30 de agosto se hizo el vuelo inaugural directo Montevideo - Artigas - Montevideo en DC-3 que fue al mando de Federico Rodríguez Escalada, llevando de pasajeros a una delegación de la Sociedad con el Presidente C/F Julio C. Poussin, el Director Dr. Guillermo R. Fúster y el Jefe del Departamento de Tráfico, Sr. Mario M. Artagaveytia, más periodistas invitados. El avión fue recibido en Artigas por autoridades departamentales, con la presencia del Intendente Municipal, Escribano Ramón Queiruga, el Jefe de Policía, otros jerarcas y público, así mismo estaba presente el Representante de PLUNA en Artigas, Sr. Pampino Antonio Miraglia. El problema del piso del campo de aterrizaje no se solucionó, pues más adelante hubo que suspender nuevamente el servicio y continuar con los vuelos del Dragonfly.

La Escuela de Vuelo estaba en pleno funcionamiento, con Lowe como Director, quien además era Jefe de Pilotos Interino, impartiendo conocimientos teóricos y prácticos en el Cessna UC-78 y en algún vuelo en DC-3. A mediados de 1948 los nuevos alumnos del curso para Primer Oficial ya efectuaban servicios de copilotaje en DC-3. En esos momentos existían ocho Comandantes de DC-3 (Grander, Estradé, De León, Zerpa, los dos Rodríguez Escalada, Ferrara y Eleazar Pedragosa), más Nudelman que ocasionalmente volaba en Dragonfly y en el DC-2 que estaba en orden de vuelo; y solo tres copilotos de DC-3 (C. Fernández, Américo Pedragosa y W. Tarallo; Víctor Garín en realidad no alcanzó a recibir instrucción de DC-3, abandonando en los primeros días de comenzar el curso, en 1947).

La situación de Lowe en la Sociedad continuaba similar a como había transcurrido desde que se hizo cargo de la Escuela de Vuelo en 1946, renovándose sus contratos a medida que se iban venciendo, nunca eran menores a quince meses. Sin embargo en setiembre de 1948 al tener que hacer uno nuevo por finalización del anterior, hubo discrepancias en el seno del Directorio al estar en desacuerdo por el término del mismo el Dr. Guillermo Fúster con sus otros dos integrantes, los Sres.: C/F Julio C. Poussin y el Dr. Agustín Antía Errandonea (el organismo, como se recordará, quedó con solamente tres Directores al tener que abandonar los dos representantes del capital privado sus funciones cuando el Estado adquirió todas las acciones de la Sociedad Anónima), en vista de lo cual el Poder Ejecutivo el 7 de octubre de 1948 autorizó por el Decreto No.12.497 a que se renovaran los servicios técnicos aeronáuticos de Lowe, por un plazo no mayor a seis meses, sin otro compromiso y en las mismas condiciones. Continuó sirviendo a PLUNA hasta que terminaron sus cursos de DC-3 los nuevos copilotos que ingresaron a principios de 1948 y

un tiempo más; en el segundo tercio de 1949 no fue contratado nuevamente, pero hasta 1951 permaneció en Montevideo siempre unido a la aviación. Fue propietario de un C-46 matrícula CX-AMD carguero (por lo menos estaba a su nombre).

En tanto el otro aviador americano, Irving Grander, finalizó su actuación en PLUNA en el último tercio de 1948, al no serle renovado su contrato, pues ya no se justificaba su permanencia en la Sociedad al contarse con un número suficiente de Comandantes de DC-3 para las necesidades operativas.

El hecho de que el ex Jefe de Pilotos de la Sociedad, Comandante Emilio Nudelman no volara más en línea aérea, pues solamente había dado una vuelta de pista al mando de un DC-3 para su satisfacción personal, ponía en aprietos a la Gerencia General y al Directorio, dada su trayectoria como aviador fundador de PLUNA, sentando una situación anómala e incómoda entre los otros pilotos. En razón a estos hechos, a su vida profesional y al aprecio y a la consideración de que gozaba en la empresa, el Directorio lo designó a mediados 1948 Inspector General, siendo su cometido el de controlar, verificar y examinar las diferentes reparticiones de la Sociedad, tanto en Montevideo como en el interior.

La Ley de creación de PLUNA SEM, en su artículo No.17 establecía la cantidad de 735.000 Kms. como tope para percibir la subvención correspondiente. En el año 1948 se recorrieron 1:177.681,5 KMS., O SEA 442.661,5 más que el previsto en la citada Ley. Esto fue debido a la implantación de la nueva línea a Porto Alegre y el buen servicio logrado por la Sociedad; paradójicamente este buen servicio trajo aparejado una pérdida importante para el organismo, pues sin subvención era imposible que se pudiera mantener los aviones volando. De esos 442.661,5 kms. que se pasaron de la cifra estipulada, se dejó de recibir la cantidad de $ 301.150,16. El Directorio no iba a dejar perder esa suma tan importante, sin tratar de luchar por ella, como se verá. También se transportaron casi un 90% más de pasajeros, al aumentar su número a la cifra de 30.450.

En el verano de 1948-49 comenzó la línea entre Montevideo- Punta del Este-Porto Alegre y viceversa, como ya se había previsto, de acuerdo a los deseos del Presidente de la República, don Luis Batlle Berres, usando las pistas de la Base Aeronaval Nº2, Cap. de Fragata Carlos A. Curbelo, recientemente puestas en servicio.

En la época en que el Directorio de la Sociedad totalmente integrado con los cinco componentes que ordenaba la Ley, las polémicas entre sus miembros por los problemas de la conducción del organismo estaban a la orden del día. A principios de 1949 con solamente tres directores. la

situación no había cambiado mucho y algunas veces las diferencias de opinión las tuvo que dirimir el Poder Ejecutivo. En una de esas controversias, el Síndico de la Sociedad, May. Contador Raúl P. Moreno, dio cuenta al Poder Ejecutivo que uno de los directores, el Dr. Guillermo Fúster, amparado en la facultad que le acordaba el inciso b) del artículo 9 de la Ley de creación, apeló a la resolución de la mayoría que se refería a la forma que se debía proceder para la adquisición de material aeronáutico en los Estados Unidos, por un valor aproximado a los U$S 200.000, proponiendo otra. En ambas se nombraban diferentes técnicos y directores de la Sociedad para que se trasladaran a los Estados Unidos con el fin de elegir y comprar el citado material. Finalmente el Poder Ejecutivo el 3 de febrero de 1949, por medio del Decreto Nº13.121 autorizó al Directorio a integrar una Comisión de Compras con los Sres.: Jefe de la Sección Mantenimiento, Guillermo Silveira Anthony, Jefe de Operaciones, Ing. Roberto Langón y Jefe de Comunicaciones Virgilio Tiboni, designando además el Poder Ejecutivo para formar parte de la Comisión, al Agregado Aéreo en nuestra embajada en Estados Unidos, Tte.Cnel. Conrado A. Sáez, y al técnico de la Aeronáutica Militar, May. Asdo. Alfredo Pittamiglio que se encontraba en ese país.

En aquellos meses de fin de 1948 y principios de 1949, la Gerencia General y Operaciones de la Sociedad estaban proyectando y comenzando a planificar una línea Punta del Este - Buenos Aires y viceversa, la cual se sumaría a las ya en explotación, lo que aumentaría la cantidad de kilómetros, llegando a 1:500.000 en el año, razón por la que el 25 de febrero de 1949 el Directorio elevó un memorandum tratando de rescatar los $ 301.150,16 que se habían perdido de ganar en el año 1948 y a la vez de regularizar el ejercicio anterior, que se aumentase a 1:500.000 de kilómetros el recorrido subvencionado, lo cual representaría aproximadamente $930.000 más por año.

Para poder lograr el buen mantenimiento de las líneas en uso y la nueva proyectada, se decidió adquirir otro DC-3 ó C-47 en los Estados Unidos, dentro de los U$S 200.000 que se pensaba gastar en material aeronáutico. Para tal fin se envió a ese país en Misión de compras a los Comandantes Carlos Estradé y Juan José Ferrara, quienes fueron asesorados y ayudados por el técnico de la Aeronáutica Militar, May. Asdo. Alfredo Pittamiglio, el que formaba parte de la Comisión de Compras. El problema fue que no pudieron llevar a cabo la misión que se les encomendó, por una serie de problemas que se suscitaron entre la Sociedad y el Poder Ejecutivo, al no aceptar aquella la Comisión de Compras que había nombrado éste, designándolos a ellos, dando como motivo el no

poder prescindir de los ejecutivos que figuraban en la Comisión nombrada por el Gobierno. Esto creó un conflicto no solo entre el Poder Ejecutivo y la Sociedad, sino dentro de ella también, y no únicamente en el Directorio entre la mayoría y la minoría; el Ing. Roberto Langón del Directorio, se sintió perjudicado e hizo una denuncia al propio Presidente de la República, Sr. Luis Batlle Berres, primero verbalmente y luego a instancias de este por escrito, con fecha 8 de abril de 1949, sobre la compra a la firma Cobell Industries de Fort Worth, Estados Unidos, que realizó la Sociedad, de ocho motores Pratt & Whitney de DC-3, recibidos el 15 de marzo de ese año, los que, según él estaban en mal estado de conservación y con otros defectos y detalles.

Pocos días después el Directorio de PLUNA enterado de la situación creada por este informe que no pasó por los conductos correspondientes, tomó la enérgica medida de sancionar con cinco días de suspensión al Ing. Langón. La suspensión del Ing. Langón fue estudiada de inmediato por el Ejecutivo, quien la consideró un acto abusivo de poder, por lo cual se le pasó a la Sociedad una nota por intermedio del Ministerio de Hacienda, donde se dictaminaba que la sanción aplicada era improcedente.

La Comisión enviada a los Estados Unidos que integraban Estradé y Ferrara asesorados por Pittamiglio, no pudo finiquitar las compras al disponer el Presidente de la República que no se efectuase pago alguno relativo a ellas, quedando truncas las adquisiciones, incluida la del DC-3. Permanecieron un dilatado período de tiempo en los Estados Unidos, con esperas desalentadoras para recibir sus viáticos y mantenerse decorosamente, además los perjudicó económicamente el no volar en línea aérea en ese lapso, debido a que no cobraban su porcentaje por kilómetro volado.

La situación en la Sociedad se había enrarecido a varios niveles: la prensa por otra parte se hizo eco de todos los pormenores vividos en este conflicto de poderes, en el cual lógicamente quedaba en inferioridad de condiciones el Directorio de la misma.

A fines de marzo de 1949, cuando ya se conocía que en ese año el Cte. Richard S. Lowe dejaría de formar parte de PLUNA, sugerido por la Asociación de Pilotos, el Directorio designó Jefe Interino de Pilotos al Cte. Carlos Estradé, quien en esos momentos se encontraba en los Estados Unidos.

PLUNA se muda al Aeropuerto de Carrasco

La marcha de PLUNA continuó sin pausa a pesar de los problemas que ensombrecieron el panorama en todo el mes de abril de 1949 y que más tarde se terminaría de complicar del todo, como se verá.

Desde principios de año se venía preparando el terreno para mudar la base de trabajo de la Sociedad a Carrasco, de acuerdo a lo que se había programado desde 1945, cuando a partir del 25 de setiembre se comienzan a tomar las providencias del caso para obtener un hangar en ese aeropuerto, dado que tarde o temprano la Sociedad tendría que tener su sede allí. Ayudó a esta decisión el hecho de que el Presidente Poussin era a la vez miembro de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco que presidía el Gral. de Div. y Arqto. Alfredo R. Campos.

Cuando se finalizaron los trabajos en el gran hangar diseñado y calculado por el Ing. Walter Hill, asi como las plataformas a su frente y demás comodidades, se comenzó la mudanza. Los aviones empezaron a operar en Carrasco el 9 de mayo de 1949, usando la actual «Plaza de Armas» de la Brigada Aérea I para estacionamiento de los aparatos y el Casino de Oficiales como sitio de las oficinas, así como el Anfiteatro era el salón de pasajeros.

Entre los pasajeros que usaron ese lluvioso lunes de los servicios de PLUNA se encontraban la Sra. y el Sr. Ismael Rodríguez Barboza, Gerente Filial de la Sociedad en Salto, quien como se recordará había tomado el lugar del extinto Alberto Devincenzi Amaro.

La mudanza, que trajo mayor holgura y comodidad al taller de mantenimiento, el que en junio de 1948 contaba con 49 operarios, pudiendo ahora trabajar permanentemente bajo techo, complicó la vida privada de muchos de los funcionarios del organismo, pues la mayoría vivía en las inmediaciones de Melilla. La situación se solucionó usando un ómnibus de la Sociedad para el traslado del funcionariado que la necesitase.

En esos tiempos se mantenía la línea Artigas - Rivera - Artigas en Dragonfly, cumpliéndose el servicio normalmente. En uno de esos días de mayo de 1949, Marcos Diana que era el Cte. del CX-AAS «San Alberto», despega del aeródromo de Artigas hacia el este, ya en el aire falló un motor, no pudiéndolo conservar en línea de vuelo, pues no volaba con un solo motor, por lo que tuvo que aterrizar hacia adelante en línea recta, rompiendo el tren, alas inferiores, hélices, etc., sin que el pasaje ni la tripulación sufrieran daño. Con este accidente se terminó el uso de los aviones De Havilland en PLUNA.

Una de las importantes determinaciones que se tomaron con la mudanza a Carrasco, fua la instalación y puesta a punto del entrenador sintético Link C-3, el que se había adquirido a fines de 1945 en los Estados Unidos y se encontraba desarmado en Melilla. Más tarde se contrató un instructor, el Sr. Keneth Indart, que a la vez lo era de inglés.

Luego de los sucesos que tuvieron lugar a partir de principios de 1949, los que desembocaron en un conflicto de poderes entre el Poder Ejecutivo y el Directorio de PLUNA, que se fue arrastrando por toda la primera mitad del año, la situación no se había arreglado, a pesar de la marcha normal de todos los elementos que componían la Sociedad. Existía un malestar subyacente y una sensación de incomodidad que le hacía mal al organismo. Las aguas no volvieron a su cauce y finalmente la cuestión se dirimió de otra manera.

El Cnel. Oscar D. Gestido es nombrado Interventor de P.L.U.N.A. - S.E.M. Vuelo a Ecuador

El Consejo de Ministros reunido en sesión el día 7 de julio de 1949, resolvió designar al Cnel. Gestido Interventor de PLUNA SEM, librándose un decreto el 9 de julio por parte de los Ministerios de Hacienda y Defensa Nacional, por el cual se dispuso la intervención de PLUNA SEM y a la vez se nombró una Comisión Técnico-Contable formada por el May. Alberto L. García, Contador Salvador Strace, Sr. Antonio Alvarez Rodríguez, Cap. Asdo. Beltrán A. Cóppola, Tte.1ro. Asdo. Serafín Giarda y el Tte.2do. Asdo. Nicolás Mantero.

EL 11 de julio en el nuevo local de PLUNA recientemente arrendado, en la Avda. Agraciada 1508, piso 6º, con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, Dr. Francisco S. Forteza, del Ministro de Hacienda, Dr. Nilo R. Berchesi, del Cnel. Oscar D. Gestido, del C/F Julio C. Poussin, del Dr. Guillermo Fúster, del Síndico del PLUNA SEM, May. Contador Raúl P. Moreno, del Gerente General Delfín Díaz Cibils y del Contador José A. Tuset, se dio lectura al Decreto del 9 de julio de 1949 y el Ministro de Hacienda, Dr. Berchesi dio posesión del cargo de Interventor al Cnel. Gestido, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 4º del citado Decreto.

De esta manera luego de cuatro años y medio se alejaba de la Presidencia de PLUNA SEM, el C/F Julio C. Poussin, después de haber reorganizado y puesto en marcha esta empresa de aviación, sin que tuviera el apoyo suficiente o apropiado en el Poder Ejecutivo y sin que él contara con la experiencia o los conocimientos para el manejo de una compañía aérea, no obstante su preparación como aviador e Ingeniero Aeronáutico; de cualquier forma sus dotes personales y el empeño que puso para sacar adelante a PLUNA fueron suficientes para dejarla encaminada como una línea aérea, que no fue poco.

En forma semejante, quizá con un poco más de experiencia, mayor jerarquía, aplomo y carisma, accedía a la Presidencia de PLUNA el Cnel.

Gestido, quien había ocupado importantes cargos en su vida profesional como, Director General de la Aeronáutica Militar, Asesor Aeronáutico del Ministerio de Defensa Nacional e Inspector del Arma de Aeronáutica.

La Comisión Técnico-Contable se puso a trabajar inmediatamente, investigando a fondo las presuntas deficiencias o anormalidades de los motores, así como la actuación del Directorio y los funcionarios ejecutivos, y otros indagaciones sobre ciertas determinaciones tomadas por el Directorio y carácter y misión de la tripulación enviada a los Estados Unidos.

Luego de un detallado estudio la Comisión Técnico-Contable, teniendo en cuenta todo lo actuado, llegó a varias conclusiones sobre su investigación, las que hizo suyas el Cnel. Gestido, de acuerdo al informe que elevó el 28 de julio de 1949, según el siguiente texto:

1º) Las «deficiencias» o «anormalidades» apreciadas en los motores existían, pero no tenían absolutamente ninguna entidad ni desde el punto de vista técnico ni de la seguridad de vuelo.

2º) No se ha comprobado irregularidad de especie alguna en la actuación del Directorio de PLUNA ni en ninguno de sus funcionarios en sus distintos cometidos.

3º) El problema jurídico de la obligatoriedad de la resolución del Poder Ejecutivo fallando una apelación escapa a la capacidad del suscrito.

La especialísima circunstancia de formar unanimidad luego del fallo, el propio Director que apeló le da a la situación planteada características singulares.

4º) La tripulación enviada a los Estados Unidos no llevaba misión de Comisión de Adquisiciones.

Luce firma del Cnel. Gestido

Como se puede apreciar en este informe, las denuncias efectuadas ante el Presidente de la República no tenían mayor asidero quedando salvaguardada la actuación del Directorio y funcionarios en los hechos que se les imputaba; no obstante la situación ya era irreversible. La separación de los directores de la Sociedad fue permanente.

El manejo de la Sociedad continuó de la misma manera a como se venía haciendo hasta ahora, quizá en forma más ordenada y ejecutiva, por lo menos en las decisiones que involucraban al Directorio, al haber quedado un único integrante a su cargo, el Presidente Interventor.

El 9 de agosto de 1949 se desencadenó un devastador terremoto en Ecuador, teniendo su centro sísmico en Ambato, cuna del eximio filósofo y escritor Juan Montalvo. El Presidente de la República don Luis Batlle Berres, enterado de la magnitud de la tragedia ocurrida al pueblo hermano, no duda un momento y esa misma noche dispone que una misión médica liderada por el reconocido traumatólogo Dr. José Luis Bado, con equipos especiales, material quirúrgico, etc. partiera a la mañana siguiente hacia Quito, Ecuador, en dos Douglas C-47 de la Aeronáutica Militar, vuelo que es cumplido correctamente.

El Presidente Interino de PLUNA SEM, Cnel. Gestido, al tener conocimiento de esta humanitaria misión, la cual partió al otro día, con lo que se preparó urgentemente, en los dos únicos aviones cargueros con que contaba la Aeronáutica Militar, sin tiempo para organizar una ayuda o auxilio más preciso en medicina, víveres, ropas, etc., la que generalmente organiza la Cruz Roja, promovió, con la ejecutividad que lo caracterizaba, un vuelo especial al Ecuador, luego de solicitar la autorización correspondiente.

El Cte. Raúl Rodríguez Escalada, sabedor de lo que estaba pasando, se ofreció al Cnel. Gestido para ir a Ecuador en el DC-2 CX-AEF «Espíritu de las Américas» (el «San Mauricio» estaba en el gran hangar de Carrasco sin sus alas) que estaba hangarado y en perfectas condiciones, con la anuencia del mecánico Francisco Bentancort y el visto bueno del Jefe de Taller Paul Decendit, de esta forma no se usaba ningún DC-3, los que estaban afectados a las líneas. El Cnel. Gestido aceptó con la condición que la tripulación fuera voluntaria. Por otra parte esta era la mejor solución; primero, el Cte. Rodríguez Escalada tenía experiencia en esa ruta, pues había regresado por ella en abril de 1948 desde Colombia; segundo, era el único piloto habilitado en el avión (lo había «chequeado» Emilio Nudelman tiempo atrás) en condiciones de hacer el viaje.

Acompañaron a Rodríguez Escalada: como co-piloto Américo A. Pedragosa, como radio-operador Máximo Fernández, como mecánico Francisco Bentancort, y como comisario de abordo Jorge Schell.

Luego que el Ministro del Ecuador en el Uruguay, Sr. Leopoldo Benítez Vinueza estableciera las prioridades de la carga a llevar, partieron el 23 de agosto de 1949, con un peso aproximado de 700 kgs. repartidos en 32 bultos donde iban vacunas, medicinas, ropas, víveres, etc., que eran remitidos por el Ministerio de Salud Pública, la Cruz Roja Uruguaya, la Radio «El Espectador», el Colegio Nacional José Pedro Varela, el Sindicato de Vendedores de Diarios, etc.

Su primera escala fue Mendoza en Argentina, allí pernoctaron y al otro día cruzaron la cordillera, arribando a Santiago de Chile. El DC-2 con sus motores Wright tenía mejores condiciones que el DC-3 para el cruce de la cordillera y los vuelos en los países altos como Ecuador, pues

el primero según el estado de los motores, tenía su altura crítica en los 12.500 a 13.000 pies y el segundo de 9.000 a 9.500 pies (conforme a lo que nos expresó el Cte. Raúl Rodríguez Escalada durante una entrevista la cual nos relató con detalles este viaje a Ecuador). En Santiago estuvieron dos días, luego continuaron con el apoyo honorario de LAN, haciendo dos etapas en Chile: Vallenar e Iquique donde llegaron de noche. Al otro día marcharon hacia Lima en Perú, donde luego de dos tentativas de descenso por instrumentos (usando el gonio a manija que tenía este avión, con indicaciones izquierda-derecha) en el aeropuerto de aquella época Limatambo, desistieron dirigiéndose al alternado, Pisco (Rodríguez Escalada había conseguido por medio de un piloto amigo de Panair do Brasil, llamado Pintos, una documentación de esa compañía donde figuraba un estudio climatológico de todos los aeródromos donde operaba la Pan American y Panagra, realizado por el asesor de meteorología de esas empresas, el técnico norteamericano Sr. W. Cooyle; en esa documentación daba que Pisco nunca tenía menos de 300 mts. de techo y buena visibilidad, gracias a un microclima creado por una montaña cercana). Al otro día continuaron a Trujillo en Perú y de allí a Guayaquil, Ecuador, donde los esperaba el Cónsul uruguayo quien les adelantó que un coronel de la aviación militar ecuatoriana les serviría de práctico, lo que no fue aceptado por Rodríguez Escalada. Al otro día, después de un buen estudio de los procedimientos de la Panagra partieron hacia Quito, donde aterrizaron en el aeropuerto Mariscal Sucre, usando su larga pista de césped, sin inconvenientes, habiendo hecho el vuelo entre nubes, siguiendo al pie de la letra dichos procedimientos. Allí los recibió nuestro Ministro en Ecuador Sr. José Pedro Heguy Velazco, el Presidente de la Cruz Roja del Ecuador, Sr. Gastón Molina, el Dr. Adolfo Secondo, médico uruguayo que representaba a los canillitas del Uruguay, el Cap. Jorge Vázquez, Jefe de la base militar y otras personas del gobierno y la prensa de Quito.

Fueron recibidos por el Presidente de la República, Sr. Galo Plaza al igual como lo había hecho con las tripulaciones de los aviones militares. Hicieron el vuelo Quito - Ambato, donde descargaron la ayuda para los damnificados, siendo homenajeados en la noche del 1ro. de setiembre por la Cruz Roja de esa ciudad mártir; al otro día regresaron hacia Guayaquil, comenzando el viaje de retorno a Montevideo haciendo escalas en Trujillo, Pisco, Antofagasta, Santiago y Mendoza.

Acá los recibió el Presidente Interventor del organismo, Cnel. Gestido, orgulloso de la tripulación que llevó por buena parte de América del Sur en misión solidaria, el DC-2 «Espíritu de las Américas», cuyo denominativo resultó una curiosa y simbólica coincidencia.

Como forma de promover a PLUNA y a la vez prestar ayuda al Aero Club del Uruguay, institución a la que siempre estuvo unida la Sociedad, el 30 de octubre de 1949 intervino, como lo hizo otras veces, en un festival aeronáutico que organizó en Melilla el Aero Club. Este festival tuvo un carácter muy especial y así lo creyó la ciudadanía que se volcó masivamente al viejo aeródromo, no obstante ese domingo llevarse a cabo simultaneamente diversos actos deportivos en Montevideo, de fútbol, carreras hípicas y ciclismo. La principal atracción fue la presencia del gran aviador francés, campeón mundial de acrobacia Michel Detroyat, también del no menos conocido piloto argentino Santiago Germanó y la notable loopista de la misma nacionalidad Sra. Fidelina Castro de Oyarzum. Detroyat había sido instructor en Francia durante 1932 de «acrobacia clásica» y «alta acrobacia» del entonces Capitán Oscar D. Gestido, quien en esos días era el Presidente Interventor de PLUNA. En este festival la Sociedad exhibió un DC-3 bajo el mando del Cte. Juan J. Ferrara, en vuelo con un solo motor, con el otro en «bandera», realizando maniobras a poca altura para que el público notara la seguridad con que se puede volar con un motor en «panne», minutos después detuvo el motor que funcionaba e hizo un «aterrizaje al punto» como si fuera una avioneta.

El acuerdo existente entre PLUNA S.A. y Cruzeiro do Sul Ltda., firmando en mayo de 1948 se conservaba en todos sus términos, manteniéndose una fluida conexión de pasajeros y carga, y una floreciente relación económica basada en esa conexión. PLUNA colaboraba con Cruzeiro y con todas las entidades brasileñas que tuvieran relación con esa compañía.

En noviembre de 1949 arribó al Aeropuerto de Carrasco en un vuelo de Pan American Airways, una nutrida delegación de agentes de turismo del Brasil nucleados en A.I.T.E. (Asamblea de Instituciones Pro Incremento Turístico Estadounidense) que sumaban 23 empresas, a la cual PLUNA estaba afiliada, al igual que Cruzeiro. El 5 de noviembre PLUNA puso a disposición de A.I.T.E. dos DC-3, el CX-AGD y el CX-AJZ, con el fin de trasladar a esta delegación a la Base Aeronaval de Laguna del Sauce y de allí en vehículos a Punta del Este; reactivándose la aeroestación que poseía en la Base la Sociedad, la que se usaba en verano, para recibir a los pasajeros de los dos aviones. Los delegados almorzaron en el Club de Golf, visitaron el balneario y regresaron en los aparatos a Carrasco.

A su vez la relación era beneficiosa en ambos sentidos: desde solicitarles neumáticos en préstamo, como pasó a principios de 1949, cuando PLUNA se vió obligada a parar tres de sus DC-3 por este problema,

solucionado gracias a la buena voluntad de Cruzeiro (llegó a matricular 50 DC-3, en los 31 años en que usó este tipo de avión); o enviar muchas delegaciones, privadas, estatales y deportivas, que partían hacia Porto Alegre en PLUNA, conectándose con todo Brasil por medio de Cruzeiro. Esta relación se profundizó a partir de abril de 1949, en que esta línea aérea otorgó un poder a PLUNA para que la delegue en Uruguay. En Porto Algre el Gerente de Cruzeiro en esa ciudad, Sr. Guilherme Weber, representaba eficazmente a su compañía, solucionando los problemas que podían surgir entre ambas líneas aéreas con presteza y ejecutividad.

Al mudarse la Sociedad a Carrasco, quedaron en Melilla entre otras cosas difíciles de transportar o ya inútiles como la aeroestación, que ahora no podía prestar ninguna utilidad (la usó por un tiempo el Aero Club del Uruguay como oficinas y PLUNA se la ofreció en $700, no aceptándolo esa institución), los dos cuadrimotores D.H. Express, ambos como se recordará accidentados, los cuales a juicio del Gerente General, Delfín Díaz Cibils, no valía la pena gastar en trasladarlos a Carrasco. Estos aparatos fueron perdiéndose poco a poco a causa de la acción del tiempo y los depredadores, y según aparece en el libro «Memorias de Aeroplanos» ... de Alberto Márquez Vaeza se quemaron intencionalmente, como medio de hacerlos desaparecer (el Directorio inició un expediente para radiarlos y comunicó su situación a la Dirección de Aeronáutica Civil) y según el mismo libro algo semejante se pensó hacer con los Dragonfly, sin embargo no fue así, esos aviones se llevaron a Carrasco y el CX-AAR «Churrinche» se reparó y quedó casi pronto en noviembre de 1951 (en la época en que el Gral. Cesáreo L. Berisso era el Presidente del organismo) solicitándose se averiguara si era necesario para la empresa ponerlo en orden de vuelo, pues en esos meses se habían recibido dos motores Jacobs para el Cessna UC-78 quedando en funcionamiento (aunque se accidentó en marzo de 1952); no fue rescatado del fuego como se asegura en el libro antedicho.

El hecho de tener PLUNA agencias en varios puntos del interior del país, hizo que a medida fueran apareciendo aquí las compañías de aviación internacionales, realizaran convenios con PLUNA para que las representase fuera de Montevideo, como lo efectuó KLM, S.A.S., S.A. Cruzeiro do Sul Ltda. y Pan American Airlines (con la cual ya había tenido contactos).

En 1949 no se efectuaron muchos vuelos «chater», uno de ellos fue a Paysandú a solicitud de la Intendencia Municipal del departamento, con el objeto de trasladar a esa ciudad a la orquesta espectáculo del músico catalán Xavier Cugat, que en aquellos años era famosa y actuaba en el cine norteamericano. El vuelo no se completó con el regreso a causa del mal tiempo otoñal, por lo cual ese gobierno departamental solicitó rebaja de su costo a PLUNA.

La gestión del Cnel. Gestido como Presidente Interventor

Las diversas opiniones consultadas sobre la actuación del Cnel. Gestido en el corto período en que dirigió PLUNA son semejantes, fue un excelente conductor, realizando una magnífica e imaginativa gestión, no escatimando tiempo y trabajo en ningún momento.

Su forma de actuar era diferente a como se había manejado hasta ahora la Sociedad, con seguridad el hecho de ser el único Director le facilitó las cosas, por lo menos las decisiones las tomaba sin discutirlas con nadie, asesorándose, claro está, con las personas adecuadas.

Semanalmente hacía reuniones con los diferentes ejecutivos de la Sociedad, oyendo igualmente a los demás funcionarios: pilotos, radiooperadores, mecánicos, contadores, burócratas, etc.

Fue programando diferentes cambios a medida que las circunstancias así lo aconsejaban, dentro del organigrama general de la Sociedad, que de hecho se había transformado en Ente Autónomo, sin que todavía se hubiera aprobado la Ley.

Su situación como único Director era cómoda pero adolecía de fallas, era militar de carrera y no tenía quien lo asesorara en temas legales con todos los problemas jurídicos que permanentemente tenía la Sociedad. Para subsanar esto creó la Asesoría Letrada del Directorio, ingresando para tal cargo el joven y prestigioso abogado Dr. Héctor Luisi, ex funcionario de la Dirección de Aeronáutica Civil, quien se había especializado en derecho aeronáutico en una de las más célebres universidades de Gran Bretaña.

De la misma forma pasó a formar parte del funcionariado del organismo el Dr. Francisco L. Sureda, especialista en medicina aeronáutica, habiendo estudiado en los Estados Unidos.

La organización de la Sociedad mantenía a grandes rasgos el perfil que fue tomando desde un principio, con las transformaciones necesarias para su adaptación a los requerimientos que exigían las nuevas líneas y el mantenimiento de las antiguas.

La Gerencia General continuó a cargo del Cte. Delfín Díaz, con los Departamentos de Operaciones, Tráfico y Contaduría; dependiente de esta Gerencia se encontraba el Inspector General, Cte. Emilio Nudelman.

En el Departamento de Operaciones permaneció como Gerente el Ing. Roberto M. Langón. En este departamento ahora existían tres divisiones:

a) Vuelos, cuyo Jefe era el Cte. Raúl Rodríguez Escalada, con tres Secciones:

- Pilotos, Jefe el Cte. Nilo A. Zerpa (la que anteriormente era la Jefatura de Pilotos)

- Escuela, Jefe Cte. Federico Rodríguez Escalada

- Despachos y Contador de Vuelos, acéfalo en su época, con dos despachadores.

b) Mantenimiento, cuyo Jefe era Francisco Bentancort (quien había relevado al Sr. Guillermo Silveira Anthony), con cuatro secciones:

- Taller, Jefe Paul Decendit, con seis sub-secciones:
- Célula, Jefe Emilio Calderara
- Motores, Jefe Angel de Lima
- Electricidad, Jefe Fernando Sasco
- Instrumentos, Jefe César Bartoli
- Carpintería, Jefe Francisco Lauman
- Limpieza, Encargado Nicolás Brandi
- Pista, Jefe Oberdam de Santis
- Contralor, Jefe Jorge Lusiardo
- Almacén, Jefe acéfalo (2do. Jefe, Alejandro Fochs)

c) Comunicaciones, cuyo Radiotécnico Jefe era Virgilio A. Tiboni, con dos secciones:

- Taller, Jefe Gerónimo Sorrentino
- Radio, Jefe Gerónimo Noreña Hunter (de quien dependían 16 radio-operadores de tierra y seis radio-operadores navegantes).

En el Departamnto de Tráfico también permaneció como Gerente el Sr. Mario M. Artagaveytia y como Sub Gerente el Sr. Domingo E. Tassino. Este Departamento mantenía sus tres Divisiones:

a) Reservas y pasajes, Jefe Luis A. Pena, con dos Secciones:
- Reservas, Jefe Roberto Vallega
- Pasajes, Jefe Wells García

b) Despacho y Comisarios, Jefe Weimar L. Gorón, con dos Secciones:
- Comisarios, Jefe Jorge Schell
- Oficina Tráfico de Aeropuerto, Jefe Emilio Apaolaza

c) Cargas y Encomiendas, Jefe Víctor R. Bello, con dos secciones:
- Expedición, Jefe Daniel Vázquez
- Recepción, Jefe Alfredo Marroche

En el Departamento de Contaduría, el Contador General era el Sr. Héctor Carlevaro Torres, el Sub-Gerente, Jorge Gutiérrez y el Jefe Interino de Despacho y Contralor Gral. Emilio Conforte.

En este Departamento existía una División:

a) Administrativa, Jefe Emilio Conforte, con cinco secciones:
- Teneduría de libros, Jefe Eduardo Bado.
- Presupuesto, Jefe Roberto D. Alonso
- Filiales, Jefe Walter Piffaretti
- Cuentas Corrientes, Jefe Estela Barragán
- Compras, Jefe Antonio Acosta y Lara

Dependiendo directamente de la Gerencia General se encontraban las secciones:

- Mesa de Entrada y Archivos, Jefe Leonor C. de Pena
- Aduana e Importación, Jefe Emma García G.
- Tesorería, Jefe José A. Aguerre
- Personal, Jefe Jaime Oliver de quien dependía la sección locomoción con Antonio Correa de Jefe.
- Filiales:

Artigas, Gerente Pampino Antonio Miraglia
Rivera, Gerente Washington Ayestarán
Salto, Gerente Ismael Rodríguez
Paysandú, Gerente Horacio R. Horta
Melo, Gerente Manuel B. García
Treinta y Tres, Gerente Alcides Rodríguez
Punta del Este, Gerente Amaranto O. Carrizo

La ejecutividad del Cnel. Gestido era opacada por los problemas económicos heredados del Directorio anterior, sobre todo por el exceso de kilometraje sin subvención, que se arrastraba desde 1948, el cual aumentaba sin posibilidades de cobro, pues el Parlamento estaba remiso a autorizar un gasto extra para PLUNA, además se especulaba con la pronta transformación en Ente Autónomo con un fuerte aumento de capital; el hecho es que, al igual que le pasó al Directorio que relevó, no lograba cobrar para la Sociedad esa cantidad que solucionaría varios asuntos, dando un respiro a la posible adquisición de repuestos y motores para los DC-3 y otros gastos necesarios para el mantenimiento de los equipos; además se estaba estudiando la adquisición de un avión de pequeño porte monomotor, para traslado de mecánicos, con la posibilidad de entrenar a los pilotos en el vuelo por instrumentos.

Como se adelantó anteriormente, el Presidente Interventor realizaba reuniones semanales con los diferentes ejecutivos de la Sociedad. Desde que se hizo cargo de PLUNA, su propósito era realizar también una reunión en Montevideo, con la presencia de la totalidad de los Gerentes de

sus filiales del interior. Al final del verano 1949-50 se pudo concretar el «meeting» con todos ellos; mediante un programa de conferencias, instrucciones, discusiones, conversaciones en conjunto, etc., bajo la sugestiva frase «debemos conocernos mejor» se encararon todos los puntos que se iban a estudiar, por primera vez desde el nacimiento de PLUNA SEM. De esta forma se logró una estandarización de las normas y procedimientos ya establecidos, entrando en conocimiento de otros nuevos que prontamente se iban a poner en vigencia.

Existía desde que se creó la Escuela de Vuelo, una situación enojosa y complicada en PLUNA con los pilotos que según Lowe no reunían las cualidades para volar en DC-3, por no haberse adaptado a su sistema de enseñanza o por otras causas, como indisciplina. El Cnel. Gestido solucionó la condición y la función de dos de ellos. En marzo de 1949 se había preparado una prueba de suficiencia dispuesta por el Directorio anterior, hecha por los Ctes. Zerpa, Raúl Rodríguez Escalada y Carlos Estradé para los pilotos Marcos Diana, Eduardo Acosta y Lara, Arturo O. Costa y Cándido Fernández. A esta prueba no se presentaron Diana y Costa, Cándido Fernández que tampoco lo hace, solicita que se le traslade a otra repartición no navegante dentro de la Sociedad, lo que se accede en el anterior Directorio y se mantiene en el de Gestido; Acosta y Lara se desinteresa del tema, continuando como radio-operador. El problema queda radicado en Diana y Costa. Con el primero se solucionó su situación al pasar a cumplir a fines de 1949 funciones en el Departamento de Tráfico como Promotor de Ventas en Misión especial en el Brasil, donde tenía muchas vinculaciones familiares; previamente efectuó un intenso entrenamiento en ese Departamento, que le permitió viajar a principios de 1950 a Río de Janeiro, San Pablo, Curitiba, Florianópolis y Porto Alegre, en tareas para esa misión, con el objeto de lograr una mayor afluencia de turistas hacia Uruguay en combinación con S.A. Cruzeiro do Sul Ltda. A pesar de algún entredicho que sostuvo con el Gerente de Tráfico, Sr. Mario Artagaveytia, se mantuvo en ese cargo hasta que lamentablemente perece en un accidente de aviación como pasajero, en el Estado de San Pablo. Con Arturo O. Costa no hubo solución pasando su problema al Directorio del Ente Autónomo, como se podrá ver.

Los itinerarios y otros hechos de la Intervención

Una de las decisiones que tomó el Presidente Interino para reducir los gastos de la Sociedad, dado el déficit que la aquejaba año a año, fue solicitar al Poder Ejecutivo la suspención del servicio que daba PLUNA

al tramo Melo - Rivera - Salto y viceversa, lo que fue aceptado el 6 de diciembre de 1949, en razón del poco favor que le dispensaba el público y en la poca disponibilidad de material de vuelo con que se contaba.

Los itinerarios durante la intervención del Cnel. y luego Gral. Gestido, después de este cambio fueron los siguientes: En invierno, que se tomaba del 16 de abril al 31 de diciembre, en los servicios nacionales, el vuelo 1, cuyas escalas eran Paysandú y Salto (se iba los lunes, jueves y sábados), el vuelo 2 era el regreso; el vuelo 3, cuyas escalas eran Rivera y Artigas (se iba lunes, jueves y sábados), el vuelo 4 era el regreso; el vuelo 7, cuyas escalas eran Treinta y Tres y Melo (se iba los martes, miércoles y viernes), el vuelo 8 era el regreso; el vuelo 11 internacional, directo a Porto Alegre (se iba los lunes, jueves y sábados) el vuelo 12 era el regreso. En verano, que se tomaba del 1ero. de enero al 15 de abril, los itinerarios eran los mismos, con una pequeña variación en los horarios, menos los vuelos 11 y 12, internacionales, que hacían escala a la ida y a la vuelta en Punta del Este.

Al finalizar el año 1949 se transportaron 32.714 pasajeros, poco más que en 1948, 79.210 kilogramos de carga y 3.023 de correo aéreo; como se podrá ver, estas cifras irán aumentando año.

Tratando de mejorar las condiciones de los campos de aviación del interior, la Intervención de PLUNA SEM promovió ante la Comisión de Estudios de la Ley de Aeródromos (C.E.L.A), entidad creada años atrás, una solicitud para que iniciara una demanda al Poder Ejecutivo por su intermedio, de una contribución, con el fin de la realización de mejoras en el aeródromo de Melo, entre ellas la construcción de una aeroestación, lo cual fue atendido por el Estado que ordenó el 1ero. de febrero de 1950 el pago de pesos $ 15.000.- a la Sociedad con ese objeto.

De la misma forma, PLUNA fue autorizada el 15 de marzo de 1950 a levantar nuevas aeroestaciones, incluyendo sus plataformas correspondientes, en los aeródromos de Artigas y Paysandú, los cuales como se recordará databan desde la época de la Sociedad Anónima, ya muy deterioradas, pues eran de materiales pobres y de carácter provisorio.

Un índice de la importancia que la aviación civil había comenzado a tomar en el Uruguay, lo constituyó sin lugar a dudas, la formación de una asociación gremial en PLUNA. Esta primera entidad que se denominó «Asociación de Funcionarios de PLUNA», se creó entre sus empleados a mediados de 1950, sus autoridades fueron en esa instancia: Presidente, Federico Rodríguez Escalada; Vicepresidente, Luis A. Pena; Secretario, Evaldo Lena; Prosecretario, Raúl Alonso; Tesorero, Pedro Santos; Protesorero, Alejandro Fochs; Contador, Wells García; Vocales: Emilio

Calderara, Domingo Tassino, Angel de Lima y Miguel Francia. El Presidente, Federico Rodríguez Escalada, el 17 de noviembre de 1950 solicitó audiencia y fue recibido por el Presidente de la República, don Luis Batlle Berres, exponiéndole a este un memorandum de cuatro puntos sobre el mejoramiento de los aeródromos, el entendimiento mejor con el Correo, la inútil revisación aduanera para los vuelos nacionales de línea y por último el laudo del personal. Todos fueron atendidos menos el último, porqué según el Presidente Batlle Berres, no se podía sentar el precedente de un laudo en la Administración Pública, no obstante ser partidario de un presupuesto racional en función a la responsabilidad de cada cargo.

Los vuelos con los campeones del mundo

El domingo 16 de julio de 1950 se jugó en el estadio Maracaná de Río de Janeiro, la final del Campeonato Mundial de Fútbol, entre Uruguay y Brasil. Como es sabido ganó Uruguay 2 a 1 ante doscientos mil espectadores enmudecidos y paralizados por esta casi increíble hazaña del fútbol uruguayo que puede decirse, fue «el canto del cisne» de este deporte para nosotros. Montevideo y todo Uruguay festejó esta proeza futbolística con regocijo, calor y fervor. El Presidente de la República, don Luis Batlle Berres encomendó ese mismo día al Cnel. Gestido, que PLUNA trajera a la delegación uruguaya desde Río de Janeiro, que en esa época era la capital del Brasil, a Montevideo; Gestido inmediatamente hizo tomar las providencias del caso para este vuelo especial y ordenó que fueran dos DC-3, designando a los Comandantes Nilo A. Zerpa y Eleazar Pedragosa en uno y Raúl Rodríguez Escalada y Juan José Ferrara en el otro.

El lunes 17 de julio partieron los dos aviones hacia Río de Janeiro, vacíos, con la orden del Presidente Interventor de regresar el 18 de julio, día de la Jura de la Constitución. El vuelo con escala en Porto Alegre se realizó sin inconvenientes. El martes 18 de julio, como estaba previsto partieron de Río de Janeiro, arribando a Carrasco sin novedad, donde los esperaba una verdadera multitud, continuándose durante el trayecto y en Montevideo los festejos del extraordinario triunfo. De esta manera PLUNA intervino en el reconocimiento que le realizó la ciudadanía a los futbolistas que conquistaron la copa «Jules Rimet» por cuatro años.

Tiempo después la Sociedad volvió a figurar en las páginas de deportes de los diarios, con varios vuelos que efectuó con los campeones a diferentes ciudades del interior, donde el cuadro mundialista intervino en partidos amistosos con fines de publicidad y benéficos.

Hoy, cuando se evoca el gran triunfo conseguido por el equipo uruguayo y se comentan los diversos hechos vinculados a él, difícilmente se recuerda el vuelo especial que hizo PLUNA para traerlo.

El 13 de setiembre de 1950, la Cámara de Senadores concedió la venia para el ascenso a General del Cnel. Oscar D. Gestido y el Poder Ejecutivo puso el cúmplase dos días más tarde, por medio del Decreto N° 16.474. El hecho de su ascenso a General, no cambió para nada su forma de actuar en PLUNA, cumpliendo de la misma forma sus obligaciones como hasta ese momento, prodigándose como era su costumbre, para bien de la Sociedad, o en la función que le tocara, hasta la más alta de Presidente de la República, como fue ocurriendo en su ejemplar vida.

Así mismo el 19 de octubre de 1950, el Poder Ejecutivo autorizó a PLUNA SEM, luego que esta lo solicitara al C.E.L.A., una contribución de pesos $ 3.000.-, fondos que tenían como objeto atender con su importe los trabajos necesarios para mejorar los caminos de acceso a los aeródromos de Rivera y Melo.

Durante el año 1950 la Sociedad transportó 25.455 pasajeros cifra menor al año anterior.

La lucha por el cobro de los saldos de subvenciones adeudadas a la Sociedad, continuó durante la gestión de la intervención con éxitos y fracasos semejantes a lo que ocurrió con el Directorio anterior. El 17 de abril de 1951 el Poder Ejecutivo decretó el pago del saldo de la subvención correspondiente al Ejercicio 1950 por la cantidad de $ 164.517,80 y la autorización a la Contaduría General de la Nación a incluir en la relación de créditos pendientes de pago a la clausura del Ejercicio 1950 la suma de $ 38.192,70 saldo de la subvención correspondiente al Ejercicio de 1948.

El fin de PLUNA - SEM, el Gral. Cesáreo L. Berisso su último Presidente

El 25 de junio de 1951, toma posesión del cargo de Inspector General del Ejército, el Gral. Oscar D. Gestido, quien había sido designado días antes. Este puesto era el de mayor jerarquía del Ejército (equivalente al hoy Comandante en Jefe); era evidente que no podía mantener estas dos importantísimas obligaciones al mismo tiempo, cosa que era percibida por el Poder Ejecutivo, por lo cual este se abocó a la búsqueda de un sustituto que tuviera la confianza y el consenso de los partidos políticos, dado que ya se especulaba con la pronta aprobación de la Ley que crearía el Ente Autónomo PLUNA, con el aumento de capital que traería aparejada esta creación.

La búsqueda de un hombre que gozara de la seguridad de su probidad, sobre todo en el Partido Nacional y dentro de él con el Dr. Luis Alberto de Herrera, no fue fácil, finalmente se encontró en la figura del Gral.(R) Cesáreo L. Berisso, quien sí disfrutaba de la particular confianza del Dr. de Herrera y del Dr. Emilio Frugoni (lider del Socialismo), a pesar de su conocida militancia colorada, y en general de todos los políticos que conocían su trayectoria, desde los albores de la aeronáutica de la que fue uno de sus pioneros en América y el mundo.

Por lo tanto, cuando se tuvo conocimiento de la aceptación por parte del Gral. Berisso de la Presidencia de PLUNA, el Gral. Gestido renunció a la Intervención, lo que fue aceptado el 27 de julio de 1951 por el Poder Ejecutivo, que le agradeció los importantes servicios prestados, significándosele su complacencia por la entidad de la labor realizada, todo lo cual se dejó constancia en su legajo personal.

Ese mismo 27 de julio, el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros, por el Decreto Nº18.886 designó para integrar el Directorio de la Sociedad de Economía Mixta PLUNA en representación del Estado al Gral.(R) Cesáreo L. Berisso en carácter de Presidente del Directorio, y a los Sres. José Luis Rossi Laures y Escribano Arturo Tisnés Simón como Miembros.

El 22 de agosto de 1951 se hicieron cargo de sus puestos los Miembros del nuevo Directorio, impuestos por el Ministro de Hacienda Sr. Héctor Alvarez Cina, con la presencia del Sub Secretario del Ministerio de Defensa Nacional, Cnel. Gabino Anfuso y del Interventor saliente Gral. Gestido.

Al día siguiente 3 de agosto, en la primera reunión del nuevo Directorio se designa Vice Presidente al Sr. José Luis Rossi Laures y Secretario al Escribano Arturo Tisnés. Asimismo se comienza a llevar nuevamente las actas del Directorio pues desde que se hizo cargo el Cnel. Gestido como Interventor, no se labraron más actas.

En el momento en que se hace cargo el nuevo Directorio, PLUNA contaba con cuatro aviones Douglas DC-3 en vuelo y el quinto CX-AGE en inspección general de 4.500 horas. El Douglas DC-2, CX-AEF en orden de vuelo, sin utilización, sin repuestos y sin motores de recambio. El Cessna UC-78, CX-AGC en inspección general y cambio de ambos motores. El D.H. Dragonfly CX-AAR en reparación general, con cambio de ambos motores, sin que se continuaran los trabajos. Existían como repuesto cuatro motores Pratt & Whitney para DC-3 a cero hora y tres más con unas 700 horas; además estaban por llegar cuatro más adquiridos en los Estados Unidos.

De la misma forma PLUNA contaba con tres ómnibus y cuatro camionetas en Montevideo; y un vehículo, camioneta u ómnibus en cada una de las agencias del interior, menos Salto, es decir cinco en total.

Los talleres de PLUNA dirigidos por el Sr. Paul Decendit, fueron tomando con el tiempo la experiencia necesaria para mantener un alto índice de idoneidad en el mantenimiento y la reparación de aeronaves, habiendo dado cabal demostración de ello con varios ejemplos, no solo dentro de la propia organización, sino fuera de ella, como ocurrió en varias oportunidades. Durante el festival cinematográfico que se desarrolló en Punta del Este al principio del otoño de 1951, en que llegaron varios artistas famosos, vino desde México en su propio avión Douglas C-47 (versión militar del DC-3), preparado como avión ejecutivo, el famoso cómico Mario Moreno «Cantinflas», aparato que arribó a Carrasco al mando del Capitán Garagarza, quien solicitó a nombre de su propietario, el Sr. Mario Moreno, también piloto, se le efectuara una inspección completa, dado que había tenido problemas en Lima y Santiago durante el viaje desde México, cosa que se realizó con presteza y competencia, quedando pronto el aparato con la aprobación de ambos aviadores. Meses más tarde en julio, tuvo un accidente en Carrasco, uno de los aviones Glenn Martin 202, el matriculado CC-CLU de Lan Chile, que hacía el servicio entre Santiago y Montevideo, el cual se reparó, quedando pronto en setiembre de 1951. Teniendo en cuenta la asistencia brindada por Lan al DC-2 de PLUNA que fue al Ecuador en 1949, solamente se cobró de esta reparación los materiales y la mano de obra.

A mediados de octubre de 1951 se concretó la venta del DC-2 CX-AEF y del fuselaje y demás partes del CX-AEG, al Sr. Francisco Santa Coloma, quien representaba a la firma Aerocargas de Buenos Aires, en la suma de pesos $27.000.- Aunque ya había sido autorizada su enajenación el 19 de diciembre de 1946 por el Decreto del Poder Ejecutivo Nº8318, se solicitó un nuevo consentimiento; en el interín el Sr. Santa Coloma traspasó la boleta de compra al Sr. George Miles que representaba a la firma Febrero S.A., la cual fue autorizada el 20 de noviembre de 1951 por el Poder Ejecutivo a efectuar dicha compra en la suma arriba indicada, estando en ese momento en orden de vuelo el CX-AEF y el otro totalmente incompleto. Las transferencias en el Registro Nacional de Aeronaves se efectuaron el 4 de marzo de 1952.

Bibliografía de P.L.U.N.A. S.E.M. Capítulos 13 y 14

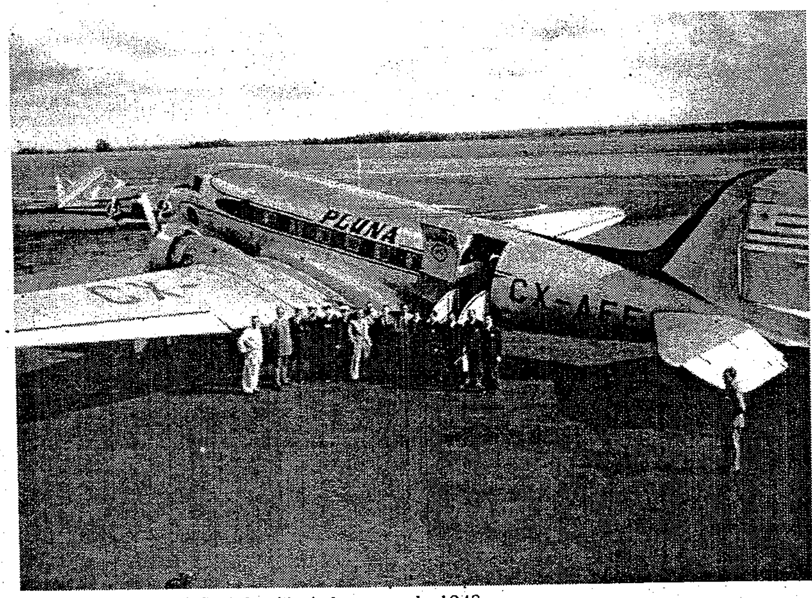
- «Armada Nacional, Estudio Histórico Biográfico» por el Teniente de Navío (CIME)(R) Homero Martinez Montero.
- Memorias de P.L.U.N.A. S.E.M., varias
- Actas del Directorio de P.L.U.N.A. S.E.M.
- «Aeropuerto Angel S. Adami, Melilla, 75 años de Historia, 1920-1995» por Juan Maruri.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios
- Diarios de Montevideo: El Día, El Diario, El País, Oficial
- Diarios de Paysandú: El Telégrafo, El Diario
- Diario de Salto: Tribuna Salteña
- Revistas: Aviación, Revista Aérea
- «U.S. Military Aircraft Designations and Serials, since 1909» compilado por John M. Andrade.
- Entrevistas: Emilio Fernández, Raúl Rodríguez Escalada, Nilo A. Zerpa e Irasí de León.
- «Airlines of the United States since 1914» por R.E.G. Davies
- Documentos del Museo Aeronáutico.
- Documentos de la Dirección General de Aviación Civil.
- Documentos del Cap. de Nav. Julio C. Poussin.
- «PLUNA 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» por Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo.
- Documentos y fotos del autor.

Capítulo 14

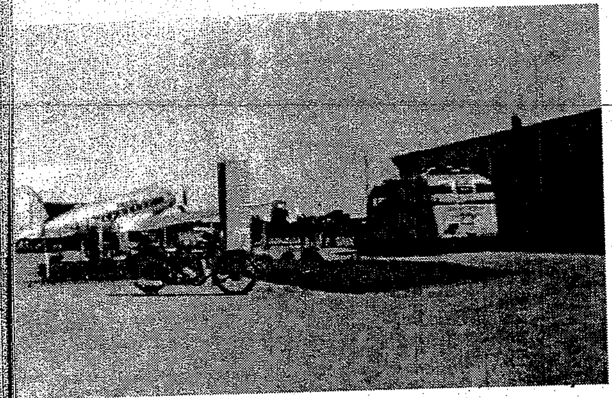
PLUNA SEM Segunda Parte.



Adami (Melilla), 1948, arribo en un vuelo procedente del interior.



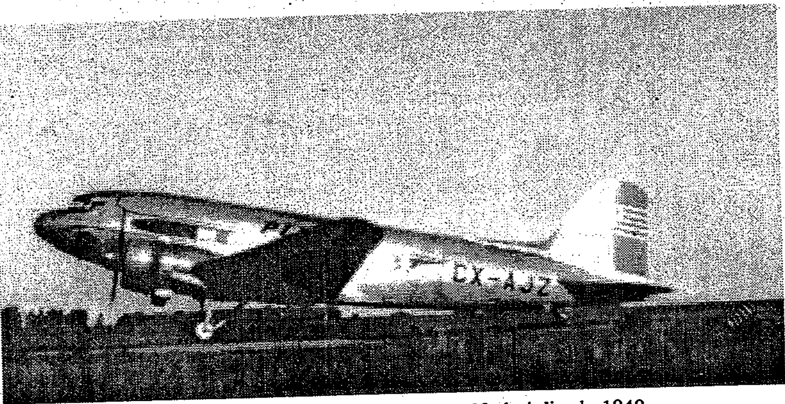
Aeródromo "Angel S. Adami", 4 de mayo de 1948.
Vuelo inaugural a Porto Alegre.



Aeródromo "Angel S. Adami", 1948.
Ómnibus de PLUNA y DC-3 CX-AIJ.



Aeródromo "Angel S. Adami" (Melilla), 1948.
Camionetas de PLUNA SEM, detrás DC-3 CX-AFE.



El DC-3 CX-AJZ en Paysandú el 22 de julio de 1949.
Colección Nery Mendiburu.

CAPITULO 15

P.L.U.N.A. ENTE AUTONOMO

1951-1958

Su Ley de Creación

Como se había adelantado en su momento, el 25 de mayo de 1948 el Poder Ejecutivo envió un Mensaje y Proyecto de Ley a la Asamblea General del Poder Legislativo, para la creación del Ente Autónomo P.L.U.N.A. Finalmente el 12 de noviembre de 1951 por medio de la Ley Nº 11.740 se creó dicho Ente Autónomo, luego que el Poder Ejecutivo en ese día puso el cúmplase a la Ley que le había remitido la Asamblea General, la cual fue aprobada por ese cuerpo legislativo el 5 de noviembre.

Ley 11.740 del 12 de noviembre de 1951

Creación, Domicilio y Cometidos

Artículo 1º - Créase el Ente Autónomo denominado Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea «P.L.U.N.A.», persona jurídica de Derecho Público, capaz de todos los derechos y obligaciones establecidos por la presente ley, así como todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que no se opongan a la misma.

Artículo 2º - Su domicilio legal y asiento principal será la ciudad de Montevideo, sin perjuicio de las demás Agencias o Sucursales que se instalen dentro o fuera del país.

Artículo 3º - Son cometidos de «P.L.U.N.A.»:

a) Realizar la explotación de líneas de transporte de pasajeros, correo y carga dentro y fuera del país, que fueren aprobadas por el Poder Ejecutivo. En el cumplimiento de estos fines, «P.L.U.N.A.» prestará preferentemente atención al establecimiento de servicios internos, y, por su orden, a los servicios interamericanos e internacionales, cuando las circunstancias lo permitan.

b) Realizar, cuando lo crea conveniente, la explotación de servicios de taxis, ambulancia aérea u otros semejantes.

c) Proponer, en el cumplimiento de sus propios fines, a difundir en sus servicios externos el conocimiento del país en lo relativo a sus instituciones, cultura, industria, turismo, etc., fomentando el intercambio cultural y económico con los países en que tenga agencias o representantes y utilizando para ello los medios de propaganda que considere adecuados, sin perjuicio de la coordinación que corresponde establecer con otros organismos del Estado que realicen actividades encaminadas a los mismos objetivos.

d) Organizar los elementos de enseñanza técnica y de vuelo, necesarios para la información y adiestramiento de su personal.

e) Contribuir al fomento de la aviación civil, y de los servicios de alimentación de las líneas troncales.

CAPITAL

Artículo 4° - Autorízase al Poder Ejecutivo a emitir una Deuda Interna que se denominará «Deuda Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea» hasta $ 13.000.000, en la que estarán comprendidos los $3.000.000, asignados a «P.L.U.N.A.» S.E.M., por la Ley Nº10.995, de 22 de diciembre de 1947.

Esta deuda se emitirá escalonadamente, a medida que lo requiera el desarrollo de las actividades del Ente.

Los títulos devengarán un interés del 5% (cinco por ciento) anual y el 1% (uno por ciento) de amortización anual acumulativa.

El Directorio de «P.L.U.N.A.» podrá caucionar total o parcialmente estos títulos.

El servicio de esta deuda será reintegrado con las utilidades provenientes de la explotación del organismo.

DIRECCION Y ADMINISTRACION

Artículo 5° - «P.L.U.N.A.» será dirigida y administrada por un Directorio compuesto por un Presidente y cuatro Vocales, con especiales conocimientos y capacidad para el cargo, designados por el Poder Ejecutivo en la forma establecida por el artículo 180 de la Constitución. El Vice Presidente que el Directorio designe sustituirá al Presidente, sólo en los casos de vacancia temporaria.

El Presidente y el Secretario del Directorio ejercerán la representación del Ente.

El Presidente y demás miembros del Directorio, tendrán una asignación mensual de $1.200 y $1.000, respectivamente. Estas asignaciones podrán ser modificadas de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 7°.

Artículo 6° - El Directorio tendrá facultades de administración y disposición, sin más limitaciones que las establecidas en la presente ley.

Todos los bienes de «P.L.U.N.A.» garantizan el cumplimiento de sus obligaciones. Subsidiariamente responde al Estado.

Artículo 7° - El Directorio de P.L.U.N.A. deberá formular anualmente su presupuesto, el que será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo, previo dictamen del Tribunal de Cuentas, rigiendo para su aprobación lo previsto en el artículo 193 de la Constitución de la República.

Mientras no se apruebe el presupuesto para el ejercicio económico, continuará vigente el del ejercicio anterior.

Artículo 8° - Para la adquisición de bienes inmuebles así como para su enajenación o gravamen, se requerirán cuatro votos conformes.

Artículo 9° - Corresponderá al Directorio la designación, destitución, traslado y suspensión del personal del Organismo.

Para la destitución se requerirán cuatro votos conformes, exigiéndose en todos los casos causas justificadas.

Los cargos técnicos se proveerán exclusivamente por concurso o prueba de eficiencia cuando se presentare un solo aspirante.

Artículo 10° - Las adquisiciones que realice «P.L.U.N.A.» se regirán por lo dispuesto en las Leyes Nº 9.542, del 31 de diciembre de 1935, y Nº 11.185, del 10 de diciembre de 1948.

Artículo 11° - El Directorio de «P.L.U.N.A» no podrá contratar préstamos en descubierto por más de $ 500.000 en conjunto, sin autorización expresa del Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros.

Artículo 12° - Los Miembros del Directorio serán responsables, personal y solidariamente, de las resoluciones votadas que pudieran estar en oposición a la Constitución, a las Leyes o a los reglamentos.

Quedan exentos de esta responsabilidad:

a) Los que hubieren hecho constar en acta su disentimiento y el fundamento que lo motivó.

b) Los ausentes de la sesión en que adoptara la resolución, siempre que en la primera sesión ulterior a que concurran, formulen la constancia prevista en el inciso anterior.

El Presidente del Directorio estará obligado, cuando el miembro disidente lo solicite en el acto de expresar su oposición, a dar del hecho al Poder Ejecutivo, dentro de las cuarenta y ocho horas, remitiéndole testi-

monio del acta respectiva, a los efectos de los establecido por el artículo 187 de la Constitución.

TARIFAS Y SUBVENCIONES

Artículo 13° - Las tarifas de los servicios regulares que realice «P.L.U.N.A.» deberán ser sometidas a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 14° - «P.L.U.N.A.» gozará de una prima de $1.25 por kilómetro volado, en línea regular, hasta un máximo anual de 2.300.000 kilómetros, de acuerdo con lo dispuesto en el Art.3°, inciso a) de esta ley. La Dirección de Aeronáutica Civil fijará las distancias reales de los servicios efectuados.

La prima kilométrica será abonada cada mes, mediante adelantos provisorios mínimos equivalentes al 80% del kilometraje volado.

Estos adelantos, así como la liquidación definitiva anual, se realizarán por el Ministerio de Hacienda, mediante simple solicitud fundada de «P.L.U.N.A.» previo informe de la Dirección de Aeronáutica Civil. En la misma forma se reintegrarán a «P.L.U.N.A.» las subvenciones correspondientes al kilometraje volado en exceso del máximo establecido por el Art. 17 de la Ley N°10.535, de 18 de octubre de 1944.

DISTRIBUCION DE UTILIDADES

Artículo 15° - Los beneficios líquidos que resulten después de cubiertas las amortizaciones del Activo, se distribuirán en la siguiente manera:

1°) 30% para fondo de reserva hasta llegar al 40% del Capital Integrado

2°) 20% para ser distribuido entre el personal de obreros y empleados de acuerdo con las normas que el Directorio establezca.

3°) El saldo para reintegrar a Rentas Generales el importe de los servicios de la Deuda Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea y las subvenciones otorgadas durante el ejercicio.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 16° - No se otorgarán autorizaciones para explotar nuevas líneas aéreas, sin oír previamente al Directorio de «P.L.U.N.A.»

Igualmente el Ente será oído en todo lo referente a tarifas y servicios de navegación aérea, sobre los cuales al Poder Ejecutivo le corresponda dictar resolución.

Artículo 17° - «P.L.U.N.A.» estará exonerada de todo impuesto, proventos y tasas portuarias, derechos y todo otro gravamen de importación, así como de toda clase de impuestos, patentes, derechos, proventos, tasas comprendidas las consulares y postales y cualesquiera otros gravámenes creados o que se crearen, sean nacionales o municipales.

Artículo 18° - Para toda cuestión en que la «P.L.U.N.A.» necesite el asesoramiento o colaboración de otras oficinas del Estado, lo solicitará por el Poder Ejecutivo para que ordene su cumplimiento en lo que corresponda.

Artículo 19° - Las relaciones de «P.L.U.N.A.» con el Poder Ejecutivo se efectuarán por intermedio del Ministro de Industrias y Trabajo.

Artículo 20° - Sin perjuicio de sus facultades para dictar reglamentaciones de orden interno, el Directorio proyectará el Reglamento General, que será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo, lo mismo que sus modificaciones ulteriores.

RECURSOS Y COMPETENCIAS

Artículo 21° - Los funcionarios y demás personas que se consideren lesionados por resoluciones del Directorio, podrán deducir recurso de reposición, sin efecto suspensivo, dentro de los veinte días de su notificación en la República, y de cuarenta fuera de la República. Interpuesto el recurso, si no fuere resuelto dentro de los treinta días, quedará revocada la desición recurrida en el caso concreto en que se hubiere planteado.

Artículo 22° - Agotada la vía administrativa, los funcionarios y demás personas que se consideren lesionados en sus derechos por las decisiones del Directorio, podrán entablar la acción por ilegalidad, prevista en los Arts. 270 y siguientes de la Constitución.

La acción se dirigirá a obtener la revocación de la resolución impugnada, o a la reparación civil pertinente, o a ambos fines, a opción de interesado. Se interpondrá dentro del término perentorio de veinte días de notificada aquella resolución y se seguirá en su tramitación el procedimiento de los juicios ordinarios.

El Juez de la causa podrá resolver, en cualquier momento, la suspensión de la resolución reclamada, cuando su cumplimiento pudiera producir perjuicio irreparable.

Será competente el Juez Letrado Nacional de Hacienda y de los Contencioso Administrativo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 23° - «P.L.U.N.A.» tomará a su cargo el activo y el pasivo de la actual «P.L.U.N.A.» S.E.M., a la fecha de la promulgación de la presente ley.

Artículo 24° - El personal que presta servicios en «P.L.U.N.A.» S.E.M. en el momento de la sanción de la presente ley, pasará a depender de este Instituto, por lo menos en las mismas condiciones en que se encontraba en aquella Sociedad.

Artículo 25° - Declárase, por vía de interpretación que los artículos 17 a 30 de la Ley 9,977, de 5 de setiembre de 1940, se refieren a las líneas particulares subvencionadas por el Estado, no siendo de aplicación a «P.L.U.N.A.»

Artículo 26° - La deuda de «P.L.U.N.A.» con la Caja de Jubilaciones respectiva, será abonada, una vez avaluada, sin multa, intereses ni recargo alguno, en cuotas mensuales iguales durante 20 años.

Artículo 27° - Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Artículo 28° - Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 5 de noviembre de 1951 - Alfeo Brum, Presidente. - José Pastor Salvañach, Secretario».

Ministerio de Industrias y Trabajo - Ministerio de Hacienda - Ministerio de Defensa Nacional - Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social - Montevideo, 12 de noviembre de 1951 - Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos - MARTINEZ TRUEBA - José G. Lissidini - Héctor Alvarez Cina - Celiar Ortíz - Eduardo Blanco Acevedo.

P.L.U.N.A. Ente Autónomo en marcha

La publicación de la Ley de creación del Ente Autónomo, salió en el Diario Oficial del 28 de noviembre de 1951, comenzándose a las pocas horas la finalización del estudio y análisis que se venía llevando a cabo, sobre los presupuestos de sueldos y gastos y de los recursos pertinentes.

Mientras tanto el nuevo Ente mantenía su ritmo de trabajo, tomándose algunas decisiones sobre gastos extraordinarios, teniendo en cuenta el cambio económico que en poco tiempo sufriría la ex Sociedad, con la cautela y el cuidado que imponía siempre el Gral. Cesáreo L. Berisso sobre el manejo de los dineros del Estado, quizá un poco extremado, según el pensamiento de algunos, pero con una firmeza, limpidez y cristalinidad únicos.

A fines de noviembre de 1951 se comenzó la reparación del D.H. Dragonfly «Churrinche» CX-AAR, trabajos que no prosperarían, pues la finalización y puesta de motores nuevos era muy onerosa, decidiéndose el 12 de enero de 1952, que se averiguara si realmente era necesario para P.L.U.N.A. poner en orden dicho aparato, cosa que, como es sabido, finalmente no se efectuó, manteniéndosele hangarado en Carrasco hasta que pasó a formar parte del acervo del Museo Aeronáutico por muchos años, siendo una de sus piezas más emblemáticas; lamentablemente el 4 de diciembre de 1997 fue destruido por el fuego, durante el incendio que sufrió el Museo en esa aciaga tarde, debido a la impericia de un operador de luces para una filmación de los aviones de la institución.

El 26 de diciembre de 1951 el Directorio autorizó la adquisición de los materiales necesarios para la reparación general del DC-3 CX-AGE, que se encontraba desarmado en los talleres del Ente, en Carrasco, a la espera de los repuestos imprescindibles. Este avión tenía solamente 4.272 horas de vuelo, era el aparato con menos horas de todos los DC-3.

También el 26 de diciembre de 1951, el Poder Ejecutivo fijó el monto a emitir de la Deuda Interna, que según el artículo 4° de la Ley de Creación de P.L.U.N.A. Ente Autónomo, del 12 de noviembre, se denominó: «Deuda Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea». Dicho monto a emitir fue de $10:010.000, porque el capital que se integró a PLUNA SEM alcanzó la suma de $2:990.000 de los $3:000.000 autorizados. La deuda mencionada se dividió en títulos de $5.000, $1.000 y $500 que devengaron el cinco por ciento anual de interés. En esta reglamentación de la emisión de deuda se daba, como corresponde, la forma de emisión y de su amortización, el servicio de interés, el pago de cupones, etc.etc.; y también que la deuda se emitiría en forma escalonada, a medida que lo requieran el desarrollo de la explotación de los servicios a cargo del Ente Autónomo, el que también podría caucionar total o parcialmente esos títulos.

El año 1951 finalizó con un descenso del número de pasajeros transportados con respecto a años anteriores, los que alcanzaron la cifra de 22.712 viajeros; habrá que esperar al año siguiente para que el número comience a crecer firmemente. Algo semejante pasó con la carga, la cual disminuyó a 79.240 kgs.

La transformación de P.L.U.N.A. en Ente Autónomo, operó un cambio fundamental en la estructura jurídica del organismo. Esta nueva fisonomía jurídica trajo aparejada una modificación fundamental en la

dimensión económica de la entidad. La disponibilidad de superiores recursos ($10:010.000) y la mayor libertad surgidas de la nueva estructura jurídica, así como, las necesidades nacionales en materia de servicio aéreo, llevaron a plantear un esbozo de actividades de una magnitud superior al hasta ahora existente, lo que implicaba grandes modificaciones.

En enero de 1952 el Directorio de P.L.U.N.A. presentó al Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. José Lissidini, el Proyecto de Presupuesto de Sueldos y Gastos del Ente para el ejercicio de 1952. En él había un aumento general en ambos rubros que modificaba sustancialmente el presupuesto anterior, con creaciones e incorporaciones de cargos que se juzgaban necesarios para la marcha del Ente, así como aumentos en los sueldos del personal y las remuneraciones especiales del personal navegante, como eran las primas kilométricas, etc. etc. Igualmente los gastos aumentaban substancialmente, habiéndose calculado una previsión de vuelos en ese año de un millón y medio de kilómetros, basándose en esa cantidad para los cálculos de las expensas.

En esa cantidad de kilómetros a volar, estaba previsto una nueva línea a Asunción del Paraguay. Por lo que en ese mismo mes de enero se comenzaron a efectuar las gestiones para establecer ese servicio.

En ese mes, como si supiera de esas gestiones, el Club de Fútbol «Cerro» de Montevideo, solicitó al Ente se realizara un vuelo «charter» hasta Asunción con el fin de ir a jugar un partido amistoso en aquella ciudad, no pudiéndose cumplir con ese pedido, debido a lo lento de los trámites, pasándose de la fecha del partido.

Todo esto se estudió en el Directorio con la Gerencia General, resolviéndose el 1° de febrero de 1952 efectuar un vuelo de estudio a Asunción el 11 de febrero de ese año, designándose al Secretario del Directorio, Escribano Arturo Tisnés, como delegado en ese viaje, representado al Directorio junto a otros ejecutivos del organismo.

El vuelo se hizo en el día indicado, siendo recibido el Escribano Tisnés por el propio Presidente de la República del Paraguay, el Ministro de Relaciones Exteriores, los directores de la Aviación Civil y Militar, etc.; dejando el camino expedito para la pronta puesta en servicio de la línea.

Una de las muchas cosas que quedaban pendientes de la Sociedad de Economía Mixta, era la situación del ex Comandante Arturo O. Costa, a quien en marzo de 1952 el Directorio le concede la alternativa de presentarse para concursar por la disputa de cargos de Comandante y Primer Oficial que se realizarán en breve, con el objeto de llenar las vacantes producidas por la nueva situación jurídica de P.L.U.N.A., en condiciones similares a los demás postulantes, o realizar los cursos programados para Primer Oficial. El ex Comandante Costa no aceptó el arreglo de su situación de esta manera, desapareciendo de la nómina de aviadores del Ente a mediados de 1952, continuando como administrativo.

El 15 y 18 de marzo de 1952 en sendos decretos, el Gobierno de la República del Paraguay concedió licencia a P.L.U.N.A. para la instalación y funcionamiento de una planta radioeléctrica para atender servicios aeronáuticos en la ruta Asunción - Montevideo y autorizó al Gobierno del Uruguay a establecer un servicio aéreo entre ambos países, debiendo designar la compañía o empresa que realizará dicho servicio. Por supuesto la elección recayó en P.L.U.N.A., saliendo publicado en un Decreto el 6 de junio de 1952. No obstante tal nombramiento fue con carácter precario, para atender esos servicios entre Montevideo o cualquier otra ciudad del Uruguay y Asunción y viceversa; además contó con la opinión desfavorable de la Dirección de Aeronáutica Civil y favorable del Ministerio de Defensa Nacional y el Directorio de P.L.U.N.A.

Inmediatamente de conocido este Decreto se comenzaron a tomar las providencias del caso para establecer una agencia en Asunción, tomándose empleados para servir en ese destino y arrendándose un local en la calle 25 de Mayo N°79.

Nuevo Directorio de P.L.U.N.A., comienzan los vuelos a Asunción

El 25 de junio de 1952, el Consejo Nacional de Gobierno por medio de un Decreto con el Ministerio de Industrias y Trabajo, designó para integrar el Directorio de P.L.U.N.A. a los siguientes Sres.: Gral. de Div. Pedro Sicco como Presidente y José Luis Rossi Laures, Raúl Curbelo Brum, Escribano Arturo Tisnés Simón y Dr. Pedro Cibils Puig, como Vocales.

El 17 de julio, el Ministro de Industrias y Trabajo, Dr. José Lissidini dió posesión de sus cargos a los integrantes del nuevo Directorio, haciéndose también la distribución de cargos entre los vocales, recayendo la Vice-Presidencia en el Sr. José Luis Rossi Laures y la Secretaría en el Escribano Arturo Tisnés.

El Gral. Berisso, Presidente de P.L.U.N.A. hasta ese día, abandonó todas sus ocupaciones oficiales, entre ellas la de Miembro de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco, dedicándose a la vida privada, entre otras cosas al campo que había heredado de sus mayores en el Dpto. de Canelones; todavía en esa época realizaba algún vuelo en PT-19 o en Piper 100.

Al otro día que asumió el nuevo Directorio, 18 de julio, tuvo lugar el vuelo inaugural de P.L.U.N.A. a Asunción del Paraguay, como lo había dictaminado el Directorio anterior, con dos aviones: el DC-3 CX-AIJ al mando del Cte. Nilo A. Zerpa con Jorge Camou de copiloto y el DC-3 CX-AFE con Raúl Rodríguez Escalada a los mandos. En el vuelo fue el Director Secretario, Escribano Arturo Tisnés en representación del Directorio, acompañado por el Inspector de la Dirección General de Correos, Sr. Eduardo Vázquez y una nutrida delegación de periodistas. El vuelo como todos los demás, hizo escala en Salto y de allí a Asunción; al regreso que se hizo al otro día, se efectuó también escala en Salto.

Los vuelos regulares dieron comienzo el martes 22 de julio, haciéndose en los primeros años dos vuelos semanales, ya en 1955 se efectuaban tres: martes, jueves y sábados.

El vuelo de P.L.U.N.A. finalizaba en Asunción, pero, según el acuerdo firmado oportunamente con la compañía estadounidense Braniff International Airways, tenía conexiones con La Paz, Bolivia; Lima, Perú; Guayaquil, Ecuador; Panamá; La Habana, Cuba; y a todos los Estados Unidos.

En julio de 1952 apareció el primer número de la revista «Alas Uruguayas», órgano oficial de la «Asociación de Funcionarios de PLUNA», cuyo Director Responsable era el Sr. Fernando Sasco. Esta revista de pequeño formato con 24 páginas en su interior, salió al principio mes a mes, luego se fue espaciando y desapareció a los pocos números; transcribía artículos extranjeros de escaso interés sobre temas civiles y militares totalmente ajenos a nuestra realidad.

En esa época la Comisión Directiva de la Asociación de Funcionarios de PLUNA estaba fomada por: Presidente, Fernando Sasco; Vice Presidente, Gerónimo Sorrentino; Secretario, Elbio Nadales; Pro Secretario, Julio Rezzano; Tesorero, Oscar Spoturno; Pro Tesorero, José Banchero; Vocales, Raúl Araújo, José Lerena y Juan A. Domínguez.

Antes del comienzo de los vuelos a Asunción, se envió a esa ciudad al Sr. Calvo, meteorologista español, funcionario de PLUNA, como avanzada para preparar el camino. Paralelamente, como en el aeropuerto de Asunción no existía una torre de control, ni torreros, varios empleados del organismo, en general despachadores, efectuaron un cursillo en la torre de Carrasco y luego fueron enviados a aquella ciudad para atender los vuelos de PLUNA, haciendo períodos de tres meses basados allí y un mes de descanso en Montevideo. Esta situación se extendió hasta que la Administración Nacional de Aeropuertos Civiles (ANAC) del Paraguay, que regenteaba el Aeropuerto Nacional de Asunción (que era su denominativo) solucionó esta carencia enviando funcionarios paraguayos a capacitarse en Brasil. Hasta ese momento entre otros acudieron a prestar ese servicio desde Montevideo: Angel Figueroa (luego Cte. de PLUNA), Omar Darriulat, Juan Pedro Barreto (luego Cte. de PLUNA), Honorato Pisoni (luego Cte. de PLUNA) y otros.

En diferentes oportunidades y desde hacía años, P.L.U.N.A. había puesto sus miras en dotar al Río de la Plata de un servicio aéreo entre Montevideo y Buenos Aires, sin que nunca se concretara siquiera la iniciación de los trámites. El 27 de agosto de 1952, el Directorio del Ente hizo reiniciar los estudios sobre ese servicio y se comenzaron las gestiones para establecerlo, aunque el momento no era el mejor para emprender cualquier cosa con la Argentina, dada la especial situación de las relaciones entre ambos países, bastante deterioradas por la incompatibilidad de sus sistemas políticos; en aquellos años gobernaba la República Argentina el Presidente, Gral. Juan Domingo Perón, líder del Justicialismo, régimen populista con tendencias autoritarias y en Uruguay el Colegiado, regido por el Consejo Nacional de Gobierno, ampliamente democrático. Recién tres años más tarde se logrará la instauración de este servicio, luego de la denominada «Revolución Libertadora», que derrocó al Gobierno de Perón.

El Sr. Paul Decendit gozaba de la amplia confianza de todos los funcionarios del Ente, sobre todo de los que directamente lo trataban o de los que de alguna manera tenían que ver con él, como los obreros y artesanos del taller o también y en forma muy especial de los pilotos, quienes le tenían una gran fe como técnico por sus especiales conocimientos y experiencia. Su contrato se renovaba cada seis meses y sus emolumentos eran altos, como es razonable pensar para un hombre de su valor como entendido en mantenimiento. El hecho es que la Gerencia no llegó a un acuerdo con él al finalizar su contrato, no firmando otro. Este hecho sacudió al funcionariado a tal punto que tanto la Asociación de Pilotos y los empleados de Operaciones, solicitaron en agosto de 1952 al Directorio que se mantuviera al Sr. Decendit en su puesto, cosa que fue tenido en cuenta, firmándose un nuevo acuerdo con este reputado mecánico.

Por considerar insuficientes los cinco DC-3 que contaba el Ente, incluido el CX-AGE que recientemente se había puesto en orden de vuelo, con los repuestos importados para él, el 9 de setiembre de 1952 se comenzó a tratar en el Directorio la necesidad de adquirir nuevos aviones. Con la reciente línea al Paraguay, la posibilidad de una nueva a Buenos Aires, el mantenimiento de las otras y además teniendo en cuenta que siempre algún aparato estaba en inspección o con problemas

circunstanciales, era razonable pensar en aumentar el número de aeronaves.

El Gerente General y el Gerente de Operaciones Ing. Roberto M. Langón y sobre todo este último, los que ya habían estudiado esta posibilidad de adquirir nuevos aviones, quizá influenciados por el Coronel Alexander Mac Dougall, representante para Centro y Sud América de la fábrica The De Havilland Aircraft Co. Ltd., del Reino Unido, quien estaba radicado en Montevideo (mantenía su D.H.C. «Chipmunk» en el Aeropuerto de Carrasco para sus movimientos en la zona), se pusieron en contacto con la firma representante de la fábrica De Havilland en Uruguay, Waldron y Cía. Ltda. de la calle Misiones 1361, para conocer sobre el nuevo avión de esa factoría para distancias cortas, el D.H. 114 «Heron», un cuadrimotor metálico de ala baja, con tren fijo, para catorce o quince pasajeros, como posible sustituto de los DC-3 en las rutas internas, de acuerdo a sugerencias de MacDougall.

En América solo una compañía aérea poseía este tipo de avión, era Transportes Aéreos Salvador (TAS) de Bahía, Brasil, que los recibió a fines de 1952. A principios de 1953 tres pilotos de PLUNA, como se verá, fueron a esa ciudad brasileña con el objeto de estudiar como se comportaban estos aparatos.

Al finalizar el año 1952 los itinerarios de PLUNA se dividían en dos partes:

- Servicios Internos: Vuelos 1 y 2, Montevideo - Paysandú - Salto - Artigas y viceversa, con pernocte en Artigas. Diario, menos domingos.

Vuelos 3 y 4, Montevideo - Rivera - Artigas viceversa. Diario, menos domingos.

Vuelos 7 y 8, Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Rivera y viceversa. Diario, menos domingos.

- Servicios Internacionales: Vuelos 11 y 12, Montevideo - Punta del Este (en verano) - Porto Alegre y viceversa. Lunes, miércoles y viernes.

Vuelos 15 y 16, Montevideo - Salto - Asunción y viceversa. Martes, jueves y sábados.

Los pasajeros y la carga transportada en el 1952 aumentaron sensiblemente con respecto a 1951, dando 30.985 pasajeros y 99.500 kgs. de carga, se recorrió un total de 1:126.710 kms. en 4.750 horas de vuelo.

Los aviones Heron en PLUNA; nuevos aviadores

Como se había adelantado, a principios de 1953 tres pilotos, los Comandantes Raúl Rodríguez Escalada y Nilo A. Zerpa, y el Primer Oficial, Ingeniero Jorge Camou, fueron designados para que se trasladaran a la ciudad de Bahía, en Brasil, con el fin de ver el comportamiento en línea y su operación en pistas de césped de los D.H. 114 «Heron» de la compañía T.A.S. (Transportes Aéreos Salvador), una pequeña empresa fundada en 1949, que en ese año de 1953 fue autorizada a realizar vuelos regulares dentro de su Estado, con los dos Heron recién recibidos y cuatro Beechcraft «Bonanza» monomotores. En Bahía estuvieron una semana, volaron varias veces y regresaron. El Ing. Camou redactó el informe con la supervisión de los Comandantes, el cual era desfavorable para Rodríguez Escalada, de acuerdo a lo manifestado al autor, una de las causas eran las ruedas tan pequeñas de su bajo tren triciclo (las hélices quedaban muy cerca del suelo), en especial de la delantera; de la misma forma pensaba Zerpa, también de acuerdo a lo expresado al autor, por lo demás la aeronave reunía buenas condiciones, a pesar de su capacidad tan limitada y pobre autonomía, en pistas su performance no era mala y hasta no hace mucho, como nos ha dicho Raúl Rodríguez Escalada, se usaron en algunos sitios del Caribe. Para Camou sus condiciones no eran excluyentes. El hecho fue que no se esperó el informe, aparentemente el Directorio adquirió cuatro aparatos de este tipo antes de que regresaran los tres aviadores al Brasil, en forma directa, autorizado por resolución del Tribunal de Cuentas de la República de fecha 29 de enero de 1953.

El primero que arribó al Uruguay fue el D.H.114 Heron 1B, número de fabricante 14019, hecho en la planta de Chester, el cual fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula CX-AOR el 24 de agosto de 1953. Vino encajonado y se armó en el taller de PLUNA de Carrasco. Tenía cuatro motores Gipsy Queen 30 Mk.2 de 250 H.P. cada uno con hélices bipalas de paso fijo. Con este ejemplar se empezó a servir las líneas internas, comprobándose su falta de condiciones para movilizarse en nuestros aeródromos de pistas de césped que, con el uso en invierno se transformaban en barrosas, algunas más que otras, como Melo y Artigas, provocando con esos pisos blandos que se enterrara en las maniobras de carreteo, sobre todo la rueda delantera que era de diámetro más pequeño; además tenía otro defecto, era muy bajo y las tomas de aire del carburador de los motores 2 y 3 muchas veces se tapaba con el barro, defecto que se subsanó colocándole una chapa que impedía esto (le quitaba unos caballos de potencia).

El pilotaje de este aparato era muy sencillo, sin necesidad de realizar curso alguno más que leer el manual, que fue lo que pasó en PLUNA, calificándose los Comandantes unos a otros.

El 21 de noviembre de 1953 se inauguró la aeroestación del entonces Aeropuerto Nacional de Carrasco, hoy Aeropuerto Internacional de Carrasco, «Gral. Aviador, Cesáreo L. Berisso». A las 11 y 30 de ese día se cortaron las cintas simbólicas en esa ceremonia, hora en que un avión de PLUNA, el DC-3 CX-AGD «Rivera» inauguraba el aeropuerto rompiendo en la plataforma otra cinta en representación de la Aviación Nacional, ante el aplauso de la concurrencia.

A fines de noviembre de 1953 llegó el segundo Heron, se armó en los talleres de PLUNA y probó en vuelo, inscribiéndose en el Registro Nacional de Aeronaves el 2 de enero de 1954. Era el D.H. 114 Heron 1B número de fábrica 14025 y se le matriculó CX-AOS.

Con el objeto de cubrir los nuevos puestos de copiloto que aportaron los Heron, se hizo en 1953 un llamado para concursar por esos cargos dentro del funcionariado de PLUNA, presentándose una serie de aviadores profesionales para llenarlos, ganando esas vacantes: Mario A. Chechile (cuyo brevet «B» lo obtuvo el 14 de diciembre de 1945), Nelson Illa (cuyo brevet «B» lo obtuvo el 29 de diciembre de 1950), Javier Gásperi (cuyo brevet lo obtuvo el 29 de diciembre de 1950) y Jorge Schell (cuyo brevet «B» lo obtuvo el 30 de enero de 1950), quienes eran funcionarios de PLUNA desde años atrás: Chechile era despachador, Illa era Comisario, Gásperi había sido radio operador y últimamente despachador y Schell era Comisario. También concursaron y salvaron el examen: Ricardo G. Fúster (cuyo brevet «B» lo obtuvo el 30 de mayo de 1953) único que no formaba parte de la compañía, autorizado especialmente por el Directorio para intervenir en el certamen y Jorge Añorga (cuyo brevet «B» lo obtuvo el 30 de enero de 1950) administrativo de PLUNA; ambos ingresarán en la Escuela de Vuelo de PLUNA en 1954.

Durante el año 1953 se transportaron 37.520 pasajeros en todos los servicios, y 128.100 kgs. de carga; cifras superiores a los años anteriores.

Para servir como «stewardess», hoy azafatas, en las líneas de PLUNA, en 1954 ingresaron al Ente las Srtas. Ita Lloret y Rosa P. de Azarola, quienes fueron las primeras luego de muchos años, en que Beatriz Cornah dejó PLUNA S.A.

Prácticamente solucionado el problema prioritario de haber adquirido nuevos aviones para servir las líneas internas de PLUNA, pues ya estaban por llegar los otros dos Heron que faltaban para completar la cifra de cuatro (aunque en realidad el problema de fondo subsistía, pues estos aparatos no se adaptaron a la falta de pistas, por lo que hubo que pararlos aduciendo «motivos técnicos»), el Directorio de PLUNA pensó ahora en dar satisfacción al cambio de los DC-3 por nuevas aeronaves más modernas y competitivas en las rutas internacionales, haciendo un llamado a Licitación Pública el 30 de abril de 1954 para la adquisición de dos aviones de características similares a las del Douglas DC-4 (cuatrimotor de cuarenta y cuatro pasajeros y una velocidad de crucero de unos trescientos cincuenta kilómetros por hora). Lo que motivó que el Consejo Nacional de Gobierno el 11 de mayo de ese año, solicitara al Directorio un pedido de informes, deteniendo este la licitación para dar satisfacción a dicho pedido, el que fue evacuado prontamente, declarando el Consejo Nacional de Gobierno el 30 de julio de 1954 satisfactorios los informes producidos por PLUNA, razón por la cual el Directorio acordó en la sesión del 18 de agosto siguiente, según el Acta N°855, convocar a la licitación.

En el interín arribaron en mayo los dos Heron que faltaban recibirse, los que fueron armados y probados en vuelo y luego inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección de Aeronáutica Civil, uno el 8 de julio de 1954, era el número de fabricante 14045 y se registró como CX-AOU; y el otro al día siguiente, número de fabricante 14046, al cual se le asignaron las marcas CX-AOV.

Finalmente no se adjudicó la licitación, considerando que por aviones usados se cotizaban precios que se estimaban demasiado elevados referidos a aviones nuevos; una propuesta no se podía tomar en cuenta por no ajustarse a los términos del pliego de condiciones con que se había efectuado el correspondiente llamado; y las restantes superaban las posibilidades económicas del organismo. De la información técnica analizada más adelante, hizo arribar al Directorio a la conclusión que era oportuno circunscribir la elección a cuatro tipos de aeronaves: el Convair 340 de la Consolidated Vultee Corporation, de San Diego, California, Estados Unidos; el Vickers Viscount de la Vickers Armstrongs, Ltd. del Reino Unido; el Douglas DC-6B de la The Douglas Aircraft Co. Inc. de Santa Mónica, California, Estados Unidos. De los cuales, según los informes recabados, dos únicamente darían solución acorde con la capacidad económica del organismo: el Vickers Viscount y el Convair 340. La resolución se fue postergando hasta el próximo año, como se verá, pues los gerentes del Ente pensaban que los aviones que daban satisfacción a la futura demanda de vuelos continentales y extra continentales eran los otros dos.

En tanto que pasaba el invierno del año 1954, con las normales lluvias y por consiguiente causando problemas a los Heron, a tal punto que se hizo venir al ingeniero norteamericano Carl Posey, con el fin de que hiciera un estudio completo para el mejoramiento progresivo de los aeródromos del interior, tarea que fué inútil por dos causas: primero por la falta de rubros y segundo por no ser competencia de PLUNA el arreglo de los campos de aviación, sino de la Comisión Nacional de Aeropuertos (hoy Dirección General de Infraestructura Aeronáutica), por lo que hubo un conflicto de poderes.

Mientras los cuatro nuevos alumnos de la Escuela de Vuelo pasaron a volar como Primeros Oficiales, en los primeros meses del año 1954 los aviadores que habían concursado en 1953 y no habían ingresado al organismo: Ricardo G. Fúster y Jorge Añorga, fueron convocados por el Instructor Cte. Federico Rodríguez Escalada, con el fin de comenzar en dicha Escuela el entrenamiento en Link C-3 y los cursos teóricos de Herón; entrando el 27 de octubre de 1954 a volar en estos aviones como alumnos y a partir del 14 de diciembre como Primeros Oficiales.

Durante el año 1954 PLUNA transportó 49.328 pasajeros y 161.250 kgs. de carga; en esa época su red de líneas aéreas alcanzaba la cantidad de 7.864 kilómetros de extensión, cifra que se acrecentará al año siguiente, al igual que los pasajeros y la carga.

La extensión del vuelo N°11 hasta San Pablo

Autorizada por el Decreto N°23.784 de fecha 3 de noviembre de 1954, PLUNA encaró la extensión de sus servicios Nros. 11 y 12 hasta San Pablo, Brasil, y viceversa, los días lunes y viernes, tomando esos días los Nros. 17 y 18, como identificación de sus vuelos; continuando solamente hasta Porto Alegre los miércoles con los servicios Nros. 11 y 12.

El vuelo inaugural se efectuó el lunes 10 de enero de 1955, ese día partieron del Aeropuerto de Carrasco dos DC-3 con autoridades, invitados y periodistas, haciendo la ruta con escalas en: Punta del Este (Laguna del Sauce, parada que se hacía solo en verano) - Porto Alegre - San Pablo. El en primero CX-AFE que iba al mando del Cte. Nilo A. Zerpa con el Primer Oficial Miguel Angel Gilardoni, Radio Operadores Emilio Fernández y Evaldo Lena, y Comisario Jorge Schell, era ocupado por las autoridades e invitados: Presidente del Directorio de PLUNA, Gral. de Div. Pedro Sicco, Sra. e hija; Vice Presidente Sr. José Luis Rossi Laures; Director, José Pedro Cibils Puig; Senadores: Juana Amestoy de Mochó, Juan Francisco Guichón y Jaime Bayley Muñoz; Director Gral. de Aeronáutica Civil, Ing. Agr. César Piacenza; Delegado del Ministerio de Industrias y Trabajo, Sr. Walter Guadalupe; e Inspector Gral. de Correos, Sr. Edmundo Vázquez. El otro DC-3 era piloteado por los Comandantes Raúl y Federico Rodríguez Escalada, el Primer Oficial Francisco Otero, Radio Operador Washington Vecino y el Comisario Miguel Francia, con los periodistas; Dr. Carlos Martínez Moreno de «El Diario», Ricardo Mosquera de «La Tribuna Popular», Tte.2do.(PAM) (R) Walter Alvarado de «Acción», Diego Luján de «El País», Hugo Rodríguez Tora de «El Debate», Román García Morales de «El Plata», Horacio Garderes de «La Mañana», Carlos Lenardi de «El Día» y Máximo Martín de «El Bien Público»; además en este avión iba el Gerente de Tráfico de PLUNA, Mario M. Artagaveytia.

El viaje se desarrolló sin inconvenientes; con buen tiempo aterrizaron en el Aeropuerto de Congonhas, San Pablo, donde eran esperados por el Prefeito de la ciudad, Gral. Porfirio Da Paz, el Jefe de la Cuarta Zona Aérea, Brigadier Armando de Souza e Mello Ararigboia, el Encargado de Negocios del Uruguay Dr. Enrique Ruiz Larramendy, otros diplomáticos uruguayos, así como numerosos compatriotas de la colonia uruguaya de San Pablo, autoridades civiles y aeronáuticas, etc.etc. El vuelo tuvo una gran repercusión social, reflejada por la magnífica fiesta que se brindó en la elegante «boite» «Bambú» a la delegación, donde se sirvió un típico asado criollo, especialmente transportado por PLUNA.

Con fecha 20 de febrero de 1955 el Directorio de PLUNA envió un comunicado a la prensa de Montevideo, justificando la elección que había hecho sobre determinado tipo de aeronave para servir las líneas internacionales. Se trataba del Convair 340, sobre el cual se había decidido adquirir dos aparatos nuevos a la fábrica de los Estados Unidos, por intermedio de su representante en Uruguay «Air Carrier Uruguay Limited», en la suma de U$S 730.000 cada uno C.I.F. Montevideo. Luego se daba la financiación y se exponían los detalles por los que era urgente la necesidad de contar con unos aviones para las líneas internacionales, ahora que se habían extendido a San Pablo en Brasil, y que en poco tiempo más se alargarían las de Asunción del Paraguay hasta Santa Cruz de la Sierra en Bolivia; dando por solucionado el problema de las líneas internas con los cuatro Heron pues ...»se ha obtenido una solución integral» ... con ellos ...»especialmente indicados para dichas líneas, como consecuencia de su economía en el costo operativo y facilidad para actuar dentro del país (subrayado por el autor). Esta adquisición - realizada en forma directa - fue autorizada por resolución del Tribunal de Cuentas de la República de fecha 29 de enero de 1953.

Más adelante se dan una serie de argumentos para evidenciar la necesidad del cambio de aeronaves, transcribiendo así mismo, los conceptos que se expusieron en la contestación del pedido de informes del Consejo Nacional de Gobierno en mayo de 1954, con motivo del llamado a Licitación Pública para la compra de aviones, la cual no se había adjudicado, ¡pese a contarse entre los proponentes los representantes de los aviones Convair 340!

Este comunicado fue comentado desfavorablemente por la prensa opositora, la neutral y parte de la que apoyaba al gobierno, teniendo en cuenta la Licitación que había sido rechazada sus ofertas y que pasado unos meses se aceptaba de oficio, imponiéndola sin más trámites.

Al cambiar el gobierno nacional el 1ro. de marzo de 1955, quedó pendiente de resolución por el Tribunal de Cuentas esta adquisición de los Convair 340, siendo desechada por el nuevo Directorio de PLUNA que asumió el 9 de junio.

Desde que fue nombrado el Cnel. Oscar D. Gestido en 1949 Interventor de PLUNA SEM, luego de la actuación de una Comisión Técnico - Contable, había quedado pendiente la publicación de la investigación que llevó a cabo esa Comisión; solicitando en reiteradas oportunidades el Capitán de Fragata Julio C Poussin se diera a conocer sus actuaciones para dejar a salvaguardia su buen nombre, cosa que recién se hizo el 13 de mayo de 1955 mediante la Resolución Nº 15.945 del Poder Ejecutivo, donde decía que de las conclusiones no resulta irregularidad de especie alguna que afecte la corrección de procederes del Directorio de PLUNA SEM y por lo tanto de su Presidente el C/F Julio C. Poussin. Sobre esto no cabe ningún comentario más que la increíble lentitud de quienes tomaban decisiones, u otra causa que hoy es imposible de entrever, sobre todo para el que esto escribe que conoció y admiró la caballeresca figura del C/N Poussin.

Nuevo Directorio del Ente Autónomo; dos aviadores más

Luego del cambio de gobierno que tuvo lugar el 1ro. de marzo de 1955, hubo una serie de modificaciones en los directorios de los diferentes Entes Autónomos, entre ellos el de PLUNA. El 6 de mayo junto con otros Entes se nombró el nuevo Directorio del organismo, recayendo tal designación en los Sres.: Coronel Eusebio B. Vaeza, como Presidente; José Luis Rossi Laures, como Vice Presidente; Tte.2do.(PAM) Walter Alvarado, Dr. Teodoro Spera Vázquez y Antonio M. de Freitas, como Vocales. El 9 de junio, el Ministro de Industria y Trabajo dio posesión de sus cargos a los nuevos miembros.

De acuerdo al Artículo 5° de la Ley Nº11.740 de creación del Ente Autónomo PLUNA, este sería dirigido y administrado por un Directorio con especiales conocimientos y capacidad para el cargo. En este caso y en el anterior, evidentemente no se tuvo en cuenta el Artículo 5° y el nombramiento del Directorio se hizo exclusivamente por motivos políticos, cosa que se repitió casi siempre en la historia de esta línea aérea. En los anteriores por lo menos el Presidente era un notorio aviador; en los dos últimos que nos ocupa, el Escribano Arturo Tisnés y el Tte.2do.(PAM) Walter Alvarado, tenían vinculación con la aeronáutica, uno como aviador civil «amateur» y el segundo como aviador militar. Si todos tenían a no capacidad para el cargo, son puras conjeturas, por supuesto se apoyaban en el discernimiento del Gerente General y del Gerente de Operaciones, que ya a esta altura habían adquirido, por lo menos, experiencia en sus cargos. La prensa opositora, que siempre había tenido en la mira a PLUNA, en estas ocasiones parece que se encarnizó con fruición en ella, sumándoseles algunos diarios que apoyaban al partido de gobierno, los cuales igualmente atacaron sus polémicas decisiones.

En el Directorio anterior el Presidente era un militar que ocupó altísimos cargos en el Ejército, pero nunca tuvo nada que ver con la aviación, ni siquiera la militar. En este último con el Cnel. Vaeza ocurrió algo semejante, el cargo que ostentaba hasta que fue nombrado Presidente de PLUNA, era el de Director de los Servicios de Incendio del Litoral e Interior de la República; no obstante su gestión no cayó en el olvido, gracias a su ejecutividad.

Una de las últimas disposiciones que tomó el Directorio anterior, fue solicitar al Poder Ejecutivo para efectuar en sus vuelos 7/8 Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Rivera, escala en la localidad, relativamente aislada, de Vichadero, Dpto. de Rivera, luego de haberse declarado Aeródromo Privado a un predio que había arrendado el organismo a la familia Soares de Lima, lo cual se autorizó mediante Resolución de fecha 17 de junio de 1955. Inmediatamente de instaladas las radio ayudas que se exigía en dicha Resolución se realizó un vuelo tentativo a aquel aeródromo con un D.H. Heron al mando del Cte. Raúl Rodríguez Escalada, sin poder continuar el servicio, al quedar enterrado el Heron en el barro de la flamante pista de aterrizaje.

Este percance fue concluyente para que el nuevo Directorio tomara la determinación de radiar estas aeronaves en concordancia con la Dirección General de Aeronáutica Civil, decisión polémica que fue atacada por la prensa, la cual recordó el comunicado del 20 de febrero de 1955 del Directorio anterior donde se decía ...»que se había obtenido una solu-

ción integral con la adquisición de estos aviones»... Finalmente esta escala se inauguró con DC-3 el 15 de setiembre de ese año.

Junto con la determinación de parar los D.H. Heron, este Directorio desechó la compra de los dos aviones Convair 340, cosa que también se comentó en los diferentes diarios, pero que a la larga no estuvo tan mal, pues en su lugar se adquirieron los Vickers Viscount.

Los seis últimos aviadores que ingresaron (cuatro en 1953 y dos en 1954), fueron pasando a volar en DC-3 como tripulantes extras alrededor del mes de junio de 1955, sin instrucción de vuelo local, ascendiendo al cargo de Primeros Oficiales de DC-3 en julio de 1955, sin haber transitado por la Escuela de Vuelo para este tipo de avión, lo que motivó una polémica entre los Comandantes más veteranos, formándose a raíz de ello dos grupos antagónicos, los cuales por muchos años dieron un perfil especial al organismo entre el personal navegante, interviniendo en decisiones y determinaciones de acuerdo a los intereses que manejaban cada uno. En principio, fruto de esta polémica, nació un excelente manual de vuelo de DC-3, confeccionado por los Ctes. Juan José Ferrara, Carlos Estradé y Jorge Camou; obra que fue usada en PLUNA y también en la Fuerza Aérea.

Las líneas nacionales e internacionales de PLUNA se iban incrementando por medio de nuevas escalas o nuevos servicios. Entre las primeras, además de la escala en Vichadero, el Ente ya estaba autorizado desde el 20 de octubre de 1954 a descender en la ciudad de Durazno, lo cual fue efectivizado a partir del 18 de setiembre. Entre los segundos, el 15 de julio y el 29 de agosto de 1955 el Poder Ejecutivo autorizó a PLUNA a establecer un servicio aéreo a Buenos Aires y a Santa

Cruz de la Sierra, Bolivia, respectivamente, los que se harán realidad poco semanas más tarde, como se verá. Para dar satisfacción a toda su red de líneas y a lo previsto, no se contaba nada más que con los cinco DC-3 que formaban la flota del organismo, los cuales podían prestar un buen servicio en el interior, pero no eran competitivos en las rutas internacionales y lo más importante es que eran pocos, por lo que se empezó a buscar urgentemente otro DC-3 y a decidir que tipo de avión convenía adquirir para los servicios fuera del país; teniendo en cuenta los planes y las proyecciones ambiciosas del nuevo Directorio.

Asimismo, PLUNA fue solucionando con mayor diligencia la necesidad de contar con nuevos pilotos y la creación de cargos de «stewardess» (azafatas) para sus líneas internacionales, como era normal en las demás compañías. El 1ro. de agosto de 1955 ingresaron al Ente para realizar el cursillo de Primer Oficial, dos aviadores: Gustavo Argón (quien se hizo

piloto en el Aero Club de Minas en 1945 y obtuvo el brevet «B» el 24 de enero de 1947) y Jesús María Azambuja (quien se hizo piloto en el Centro de Aviación Salto en noviembre de 1945 y obtuvo el brevet «B» el 14 de febrero de 1947). De la misma forma en agosto pasaron a formar parte de las tripulaciones las Srtas.: Celia Pascoll e Inga Pons, quienes hicieron su entrenamiento en el Departamento de Tráfico de PLUNA.

El viernes 5 de agosto de 1955, coincidiendo con la realización de un vuelo regular a San Pablo, el Cte. Nilo A. Zerpa alcanzó la cantidad de 10.000 horas lo que significaba un total de dos millones seiscientos mil kilómetros volados (en aquella época se tenía en cuenta esta traslación de horas a distancias); en ese vuelo formaban parte de la tripulación además de Zerpa: el Cte. Eleazar Pedragosa, el Primer Oficial Francisco Otero, el Radio operador Ruben Acosta, el Comisario Víctor Silva y la «stewardess» Rosa Pavlic de Azarola. Con este motivo el Cte. Zerpa fue objeto de una expresiva demostración por parte del personal navegante, acto al cual adhirieron los Directores del Ente.

El Presidente del Directorio de PLUNA, Cnel. Eusebio B. Vaeza, acompañado por el Abogado Asesor del Ente Dr. Aramís Gómez Berisso, visitaron entre los días 10 y 12 de agosto de 1955 la ciudad de Río de Janeiro, con el fin de entrevistar a las autoridades aeronáuticas brasileñas, a quienes plantearon y debatieron diversas cuestiones relacionadas con el intercambio aéreo entre Brasil y Uruguay, entre ellas la posibilidad de prolongación de la línea a San Pablo hasta Río de Janeiro. Igualmente se entrevistaron con el Presidente de los Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda., Dr. Bento Ribeiro Dantás, compañía a la que PLUNA estaba ligada comercialmente. Esta agresiva y ambiciosa política que inauguraba el Cnel. Vaeza al plantear la extensión de la línea de San Pablo hasta Río, continuaría con los otros países del cono sur, haciendo el camino transitable para los nuevos aviones que pensaba, debía tener el organismo, competitivos con los de otras aerolíneas.

Pero esta agresividad con respecto a las líneas internacionales, también se puede señalar referente a las internas, las cuales pese a considerarse muchas de ellas antieconómicas, pueden ser miradas con un sentido social, por una serie de factores fáciles de enumerar que tuvo en cuenta el Directorio encabezado por el Cnel. Vaeza, inaugurando nuevas escalas en lugares, en aquellos años aislados, como ocurrió en Vichadero, Bella Unión, más tarde San Gregorio de Polanco y otros sin sentido como Durazno. Con esta óptica encaró el Cnel. Vaeza una conferencia de prensa que tuvo lugar en el segundo tercio del mes de agosto de 1955, en la incómoda sede del Ente de las calles Paraguay y Uruguay, edificio donde

se arrendaban varios apartamentos en cuatro diferentes pisos, al cual pretendía cambiar por un «palacio de la aviación» a construirse en un predio situado frente al Palacio Legislativo a la altura de la calle Madrid y que finalmente se transformó en otro arrendamiento, donde estuvo instalada PLUNA tantos años en Colonia y la Avda. Agraciada. Las transformaciones en la forma de encarar la política de la aerolínea se fueron dando en varios planos, se puso especial énfasis en la recuperación de los talleres, organizándolos en una forma más eficiente, con el fin de rescatar entre otras cosas una cantidad de motores de DC-3 que se hallaban en el depósito sin esperanzas de ponerlos en funcionamiento luego de haber llegado al límite de las horas, lo cual se fue haciendo a uno por mes, hasta llegar a mediados de 1956 a la cantidad de cuatro por mes, el problema estaba radicado en su cantidad, ¡eran ochenta y cinco!

Se extienden las líneas hasta Santa Cruz de la Sierra, Bolivia
La venta del Cessna UC-78
Vichadero y Durazno, nuevas escalas

El 19 de agosto de 1955 por la Resolución Nº16.428 del Poder Ejecutivo, se autorizó a PLUNA el establecimiento de una nueva línea aérea entre Montevideo y Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, con escalas en Salto, Asunción del Paraguay y Corumbá, Brasil.

Luego de conseguidas las respectivas autorizaciones en los países que tocaría PLUNA se envió a mediados de agosto de ese año de 1955 a los Sres.: Luis Angel Pena, Jefe de la División Reservas y Pasajes y a Weimar Gorón, Jefe de la División Despacho de Tráfico, a la Paz, Bolivia, con la finalizada de determinar las exigencias de documentación y detalles referentes a reservas y pasajes.

El vuelo inaugural comenzó en las primeras horas de la tarde del miércoles 24 de agosto de 1955, con el designio de llegar a Bolivia en el día de nuestra fecha patria, 25 de agosto, como realmente se hizo.

Se partió de Carrasco en el DC-3 CX-AFE al mando de los Comandantes Nilo A. Zerpa, Raúl y Federico Rodríguez Escalada, con el Radio Operador Ruben Acosta, el Comisario Jorge Schell (quien como se recordará ya volaba como copiloto) y la Azafata Rosa Lloret. Los pasajeros que componían la delegación eran los Sres.: Ministro de Industrias y Trabajo, Carlos B. Moreno; el Senador Raúl Cordones Alcoba; los Diputados Delfos Roche y Alejandro Zorrilla de San Martín; el Presidente de PLUNA Cnel. Eusebio B. Vaeza; los Directores Tte.2º Walter Alvarado, Dr. Teodoro Spera Vázquez y Antonio M. de Fleitas; el Director General de Aeronáutica Civil, Ing. Agr. César Piacenza; el Representante del Ministro de Relaciones Exteriores, Tte. Cnel. Héctor H. Pérez Rompani; el Inspector Gral. de Correos, Edmundo Vázquez; el concertista de guitarra y Oficial de la Armada, Julio Martínez Oyanguren; los periodistas, Raúl Lombardo, Paolino del Pino y Julio C. González Moreno. Además viajó desde Montevideo el Cónsul de Bolivia, Sr. Mario Díez de Medina; y lo hicieron desde Asunción el Secretario del Presidente de la República, Sr. Heraldo Halley Mora y el Embajador de Bolivia en Paraguay, Dr. Germán Monroy Block.

Se efectuó la escala en Salto y se continuó hacia Asunción, donde se aterrizó ya de noche bajo fuerte lluvia. A la mañana siguiente a las siete horas, nuevamente se hicieron al aire hacia Corumbá en el Estado de Mato Grosso, sobre la orilla del Río Paraguay, donde efectuaron una parada sin novedad, continuando el vuelo hacia Santa Cruz donde arribaron sin inconvenientes. En esa ciudad la delegación y parte de la tripulación (el Cte. Zerpa) subieron a un DC-3 del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) que los trasladó a Cochabamba y a La Paz, donde fueron recibidos en el aeropuerto de El Alto por los Ministros de Obras Públicas y Comunicaciones y de Educación, nuestro Embajador Julio Lacarte Muró, el Presidente y Gerente de LAB y otras autoridades bolivianas. Tuvieron una cordial acogida en sus despachos por los Sres.: Presidente y Vice Presidente de la República, don Víctor Paz Estensoro y Dr. Hernán Siles Zuazo. Se firmó un acta previa al convenio entre LAB y PLUNA, por el cual convienen en realizar servicios aéreos entre los dos países, etc.,etc; firmaron por el Uruguay el Cnel. Vaeza, el Ing.Agr. Piacenza y el Inspector General de Correos, Sr. Edmundo Vázquez quien, al regreso transportó las primeras piezas postales con destino a Montevideo, como también otras despachadas con destino a Cochabamba y Santa Cruz.

El regreso se efectuó el día 27 en el CX-AFE, que había sido llevado el día anterior a La Paz por los hermanos Rodríguez Escalada, saliendo al mando del Cte. Zerpa, haciendo una ruta semejante al día de su arribo, con pernocte en Asunción. Arribaron a Salto sin mayores novedades el 28 de agosto; allí, inmediatamente del despegue que se hizo con viento del noroeste, en la pista que terminaba cerca de los hangares del Centro de Aviación de Salto, falló el motor izquierdo; sin llegar a poner la hélice en «bandera», circularon y regresaron, aterrizando normalmente. Se había fundido una de las tres secciones del caño de escape, comenzando el problema en su unión que se quemó, empezando a arder el aluminio del radiador de aceite. Felizmente se pudo solucionar en Salto, regresando esa misma tarde a Montevideo, finalizando de esta manera el vuelo inaugural, con su arribo a las 19.00 horas a Carrasco.

El miércoles 7 de setiembre a las 14.00 horas comenzaron los vuelos semanales regulares a Santa Cruz de la Sierra, en combinación con la compañía Lloyd Aéreo Boliviano, para las ciudades que unía esa compañía; dichos vuelos se numeraron 19 y 20 en la ruta Montevideo - Salto - Asunción - Corumbá - Santa Cruz, con pernocte a la ida y a la vuelta en Asunción. La Dirección General de Correos comunicó que los usuarios que desearan utilizar esa vía para la remisión de su correspondencia, debían tener en cuenta los cierres de sus respectivos despachos que se realizaban en la Casa Central a las 10.00 horas para los envíos certificados y a las 11.00 horas para los de carácter ordinario. Para este vuelo el Correo estableció una impronta alusiva al hecho, la cual hoy forma parte de la historia de nuestra aerofilatelia.

Tiempo atrás, en un vuelo al aeródromo de Artigas con el Cessna UC-78, cuyo objeto era realizar un auxilio mecánico a un DC-3, su piloto Juan Carlos Conti se vio obligado a tomar tierra sin el tren de aterrizaje por problemas en su mecanismo, con serios desperfectos en su fuselaje, hélices, etc.; lo que no fue óbice para venderlo luego de reparado, por su operación a esa altura onerosa con sus dos motores radiales de 245 HP cada uno. Por lo cual el 8 de setiembre de 1955 fue transferido al Sr. Pedro Camy quien lo había adquirido a PLUNA; a su vez este lo enajenó al Sr. José Ma. Maiorano el 8 de marzo de 1960.

Los días 15 y 18 de setiembre de 1955 se realizaron dos vuelos inaugurales a nuevas escalas en las rutas internas. El primero tuvo lugar en la localidad de Vichadero, Rivera, como ya se había adelantado, dentro del vuelo 7 y 8 que salía diariamente menos domingo, en la ruta: Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Vichadero - Rivera y regreso; esta escala estaba autorizada por la Resolución del Poder Ejecutivo N°16.606 del 17 de junio de 1955. El segundo se inauguró con la escala dominical en Durazno, la cual estaba autorizada por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.780 del 20 de octubre de 1954, dentro de los vuelos 9 y 10 que se cumplían los miércoles y domingos en la ruta: Montevideo - Durazno - Paysandú - Salto - Artigas y regreso; y con los vuelos 21 y 22 que se efectuaban los martes y viernes en la ruta: Montevideo - Durazno - Rivera - Artigas y regreso; era la primera vez que PLUNA volaba regularmente, desde su fundación, los días domingos.

Para efectuar la escala en Durazno, PLUNA se tuvo que ceñir a un reglamento para la operación de sus aviones en la Base Aérea N°2 (Aeródromo Militar «Tte.2do. Mario W. Parallada), el cual se aprobó por el Decreto del Poder Ejecutivo N°23.874 del 8 de setiembre de 1955. Asimismo se vio obligada a levantar una pequeña estación y casilla para la radio telegrafía y además una zona de embarque y desembarque de pasajeros, en las cercanías del Club Aeronáutico hacia el Río Yí, donde hoy se encuentra situado el Club de Oficiales de la Base. Todo esto con un alto costo y nuevos funcionarios que atendieran la Agencia, telegrafistas, etc. para una escala donde los pasajeros eran escasos; sin prestación social alguna, pues Durazno esta situada cerca de Montevideo y no aislada.

PLUNA en Buenos Aires; otro DC-3 y un Navion para la flota; cuatro nuevos aviadores

La situación política en la República Argentina se vio conmocionada a partir del 16 de junio de 1955, en que amplios sectores de la Armada Argentina apoyados por algunos efectivos del Ejército y la Fuerza Aérea Argentina, se revelaron contra el gobierno del Presidente de la Nación, Gral. Juan D. Perón, sin lograr éxito, ni cambiar nada de aquel régimen populista. Sin embargo, tres meses más tarde, el 16 de setiembre un movimiento revolucionario más vasto, impulsado por las tres ramas de las Fuerzas Armadas, al cual se le denominó «Revolución Libertadora», logró derrocar al sistema político de Perón, luego de una verdadera guerra civil que finalizó el 23 de setiembre con el triunfo de la «Revolución Libertadora», en el momento que se hizo cargo de la Presidencia de la Nación el Gral. de Div. Eduardo Lonardi, líder de los revolucionarios.

Ese momento conyuntural fue aprovechado por el Presidente de PLUNA, Cnel. Vaeza quien esperaba la circunstancia apropiada para sumar Buenos Aires a las rutas del organismo, después que el Poder Ejecutivo por la Resolución N°16.192 del 15 de julio de 1955 lo había autorizado a establecer un servicio de pasajeros correo y carga con esta capital, siempre que un permiso similar fuera otorgado por la autoridad aeronáutica de la República Argentina.

Aparentemente no hubo tal permiso, pero los vuelos inaugurales se realizaron a los pocos días de haberse clarificado algo del panorama, pues la situación no se había calmado sino hasta principios de octubre, por lo cual se decidió hacer un vuelo inaugural simbólico el 6 de octubre de 1955, invitando a visitar Montevideo a conspicuas personalidades de la nueva cúpula del gobierno argentino, entre ellos al Vice Presidente Provisional Contraalmirante Isaac Rojas, quien finalmente no acudió por motivos de trabajo, pero sí otros importantes convocados. Como no se supo hasta último momento el número de pasajeros que subirían en el Aeroparque de Buenos Aires, se decidió enviar dos aviones DC-3, los que regresaron a Carrasco ya entrada la noche de esa jornada; en el se-

gundo aparato, al que hubo que improvisar su tripulación y vino al mando del Cte. Zerpa, no se le encontraba ninguna de las pocas azafatas del organismo, por lo que se vieron obligados a suplirlas con una funcionaria que ejercía otra función. Los vuelos se hicieron sin documentación y planilla alguna. Encabezando las destacadas figuras del gobierno argentino vino el Ministro de Transportes, Gral. Juan J. Uranga; el Sub Secretario de esa cartera, Dr. Lorenzo Bo; el Interventor de Aerolíneas Argentinas, Alfredo Barragán; el Jefe de la Aeronáutica Civil Héctor Cettis; otros altos funcionarios de la administración pública, así como numerosos grupos de periodistas pertenecientes a los principales diarios de la Capital Federal. En Carrasco los recibió el Consejero Nacional Dr. Alberto Zubiría, ministros, autoridades militares y el Directorio de PLUNA presidido por el Cnel. Vaeza. Hubo una recepción en el Jockey Club para agasajar los invitados, quienes regresaron al día siguiente en aparatos de la flota de PLUNA, en dos vuelos especiales: el primero en el DC-3 CX-AFE con el Cte. Zerpa y de Copiloto Ricardo G. Fúster y el segundo horas después en el DC-3 CX-AJZ con el Cte. Eleazar Pedragosa y de Copiloto nuevamente Fúster.

Los viajes regulares comenzaron el día 12 de octubre, con tres vuelos diarios a los cuales se les numeró: 101/102, 103/104 y 105/106. El 28 de octubre por la Resolución N° 16.719 se autorizó al Ente hasta cinco vuelos diarios; y el 22 de diciembre de 1955, por la Resolución N°17.010, se concedió el permiso para que PLUNA explotara la ruta Buenos Aires - Punta del Este con hasta dos vuelos diarios redondos.

Este considerable aumento de vuelos internacionales, con mayor cantidad de prestaciones y escalas internas, trajo aparejado una falta de aviones y tripulaciones que el organismo trató de suplir adquiriendo un DC-3, tomando nuevos aviadores y formando azafatas, además adquirió en Melilla un avión cuadriplaza para transporte de mecánicos y de entrenamiento de los pilotos en el vuelo por instrumentos.

El 18 de noviembre de 1955 arribó a Carrasco al mando del Cte. Jorge Camou, con un tripulante norteamericano, un C-47 transformado en DC-3 que adquirió el organismo en los Estados Unidos, se trataba del C-47A-10-DL, número de fabricante 9226 y de serie de la USAAF 42-233664, matrícula de los Estados Unidos NC79023, el cual fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves con las marcas CX-AQC el 25 de enero de 1956.

Con este aparato recién llegado, en no muy buenas condiciones en su arreglo interno, se hizo un vuelo especial hasta Córdoba, República Argentina, el 30 de noviembre, con el objeto de repatriar a una serie de

Oficiales de las Fuerzas Armadas de la República Argentina, que se habían exiliado en nuestro país en el mes de junio; la tripulación estuvo formada por el Cte. Raúl Rodríguez Escalada y el Copiloto Ricardo Fúster. El 1ro. de diciembre regresaron por la misma ruta, haciendo escala en Aeroparque.

En la primavera de 1955 ingresaron al organismo cuatro aviadores profesionales por concurso, acudiendo a un llamado para cubrir vacantes como Primeros Oficiales, se trataba de: César A. Soutto (cuyo brevet «B» N° 328 lo obtuvo el 19 de octubre de 1955), Héctor Huguet (cuyo brevet «B» N°324 lo obtuvo el 21 de junio de 1955), Aníbal Alvarez Pérez (cuyo brevet «B» N°327 lo obtuvo el 28 de agosto de 1955) y Angel Figueroa (cuyo brevet «B» N° 327 lo obtuvo el 13 de octubre de 1955). Tres de ellos ya eran funcionarios de PLUNA: Soutto, Comisario; Huguet, Despachador en Melo; Figueroa, Auxiliar y Despachador; Alvarez Pérez tuvo una audición radial en CX-18 Radio Sport, sobre aviación Civil, perdió la vida el 20 de marzo de 1960 como copiloto de un multimotor carguero, en las faldas del Cerro Santa Cruz en el Perú. Aprovechando el buen momento de las relaciones con la República Argentina y futuros convenios con Aerolíneas Argentinas, sobre los cuales ya se había comenzado a negociar, se consiguió que estos últimos cuatro pilotos y Jorge Schell, hicieran un curso para habilitarse en DC-3, en la Escuela de Vuelo de Aerolíneas Argentinas, el que finalizó a fines de ese año de 1955.

La cifra de pasajeros transportados seguía creciendo año a año, en 1955 usaron los aviones de PLUNA 61.664 personas, un 20% más que en 1954. También creció la carga que en 1955 sumó 179.500 kgs., un 10% más que en 1954.

El 25 de enero de 1956 se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves a nombre de PLUNA, el Ryan Navion - 4 número de fabricante 1311, matrícula CX-ANE, cuadriplaza, metálico de ala baja y tren retráctil; aparato que fue importado en 1951 por la firma Miller, Medeiros y Bastos , que los representaba y vendido el 10 de noviembre de 1953 al Sr. Piero Oddone Zunino, quien a su vez en 1956 lo enajenó a PLUNA. Se le había adaptado una puerta para el equipaje en el fuselaje, en los talleres Pike de Melilla, como en los modelos más nuevos. Como se adelantó fue utilizado para el transporte de mecánicos a campaña y también como entrenador del vuelo por instrumentos. PLUNA a su vez lo traspasó a OSIL S.A. en 1970.

Habiendo sido autorizada PLUNA por la Resolución N°17.082 del Poder Ejecutivo de fecha 11 de enero de 1956 a efectuar escala en la localidad de San Gregorio de Polanco, en el departamento de Tacuarembó,

en un campo de aterrizaje que preparó el organismo a unos cinco kilómetros al norte, se comenzó con esas paradas en enero de 1956 dentro de los vuelos Nros. 3 y 4, Montevideo - Rivera - Artigas y regreso. Días más tarde, por la Resolución N°17.285 del 22 de febrero se autorizó a suprimirlos en aquellos vuelos e incluirlos en los N° 21 y 22, Montevideo - Durazno - Tacuarembó - Rivera, servicio que había sido autorizado el 20 de octubre de 1954 por el Decreto N° 23.780, con la escala en Tacuarembó cuando se habilitara el aeródromo de esa ciudad, cosa que se hizo el 29 de febrero de 1956, como se verá.

Nuevamente Tacuarembó es escala de PLUNA; Ingresan otros aviadores

El 29 de febrero de 1956 se inauguró a media mañana, la escala en Tacuarembó que había quedado suspendida desde tiempo atrás. Ese día se estrenó el aeródromo acondicionado por PLUNA, a siete kilómetros de la ciudad y una aeroestación provisoria, con un vuelo especial y uno regular, efectuados ese día, dejando establecida la conexión de esa ciudad con Montevideo y el resto de la República, dentro de los vuelos 21 y 22 (Montevideo - Durazno - San Gregorio - Tacuarembó - Rivera), tres días por semana, lunes, miércoles y viernes. En el DC-3 del vuelo especial, que era comandado por Raúl Rodríguez Escalada, vino una embajada o delegación, de autoridades del Ente, de la Aeronáutica Civil y del Poder Ejecutivo y Legislativo; también fueron periodistas e invitados. Los recibió el Gerente de la nueva agencia de PLUNA abierta el día anterior en la intersección de las calles 25 de mayo y Gral. Artigas, Sr. Juan A. Quinteros, integrantes del Consejo Departamental, miembros de la Asociación Amigos de PLUNA, otras autoridades y numeroso público. Hicieron uso de la palabra, exaltando la significación del momento, el Presidente del Consejo Departamental, Sr. Vidal; el Presidente de la Asociación Amigos de PLUNA, Sr. Puentes Chiessa y el Presidente de PLUNA, Cnel. Eusebio B. Vaeza. En esa oportunidad el Cnel. Vaeza hizo declaraciones a la prensa, descartando la elección que había hecho el Directorio anterior por mayoría (tres en cinco) de los aviones Convair «340», dando a conocer que el Directorio actual por unanimidad seleccionó el Vickers Viscount para las líneas internacionales, cuya adquisición se haría por negociación directa con la fábrica.

En marzo de 1956, luego del concurso correspondiente, ingresaron al organismo cuatro aviadores profesionales, quienes acudieron al llamado de PLUNA para ocupar puestos de Copilotos o Primeros Oficiales; ellos eran: Willliam Cabrera (Piloto Aviador Militar, quien había recibido su brevet el 29 de diciembre de 1948), Víctor Alvarez (Piloto Aviador Militar, quien había recibido su brevet el 27 de diciembre de 1951) Leonel Ascone (Piloto Aviador Militar, quien había recibido su brevet el 27 de diciembre de 1951) y Hugo Cenoz, funcionario de PLUNA, como mecánico de 2da. (quien había recibido su brevet «B» el 29 de octubre de 1952). Ascone no se adaptó a las exigencias del vuelo de línea aérea, pasando a ocupar por un tiempo un cargo de oficina.

En esos meses del otoño de 1956 se desató una campaña en la prensa por la expedición de pasajes gratis o a precios muy bajos, dando la cifra de 4.000 pasajeros de PLUNA que no pagaron sus boletos en el año 1955, siendo los porcentajes en las líneas internacionales los siguientes: el 35% de los viajeros obtienen sus pasajes con descuentos que van del 20% al 100%. El Cnel. Vaeza defiende en diferentes reportajes esta disposición que toma el Directorio en determinadas circunstancias, por las obligaciones a que se ve enfrentado ante requerimientos de otros organismos del Estado u otro tipo de compromisos, que pueden ser políticos, comerciales, de otras líneas aéreas, etc. El hecho es que la línea aérea, en casi toda su historia como Ente Autónomo, no va a escapar de este mal y de otros similares, como en general tienen las organizaciones administradas por el Estado.

Igualmente pasó con la decisión hecha pública de adquirir nuevos aviones para las líneas internacionales, a pesar de que la elección evidentemente fue la mejor, pues representaba un avance en su momento la opción por los Vickers, aeronaves turbohélice modernas y eficientes para las distancias a las cuales se pusieron en uso; no obstante hubo una fuerte polémica por el gasto que representa para el erario público la cantidad de $.7:000.000 que era su costo, por compra directa, interviniendo el Tribunal de Cuentas, que observó esa determinación, dado que había autorizado un año atrás la adquisición de los Convair «340», por lo cual ese asunto debía aclararse. Esta polémica se arrastró por un largo tiempo, con verdaderas complicaciones, como se podrá ir viendo.

Dentro del contexto del cambio de aeronaves, se inscribió la venta de los cuatro D.H. Heron 1B, para lo cual se llamó a licitación pública el 10 de abril de 1956, realizándose el acto de apertura de las propuestas el 24 de mayo. Esto también trajo aparejado una polémica en la prensa, atacando esta última disposición del Directorio en varios diarios, inclusive del partido del gobierno, mezclando la resolución de los dos últimos

Directorios como si fuera uno solo, siendo que las que tomaron fueron decisiones antagónicas en cuanto a la compra y al uso de las aeronaves. Para vender los D.H. Heron hubo que ponerlos en orden de vuelo, con el fin de obtener el certificado de aeronavegabilidad y así poder efectuar los vuelos de prueba que se les exigiera (los que no se realizaron por no haberse presentado interesados). La venta no fue fácil y se dilató por más de un año al declararse por dos veces desiertas, otros tantos llamados a licitación, por no presentarse comparecientes. Finalmente se enajenaron estos aparatos a la firma Eagle Aircraft Services Ltd. de Inglaterra, autorizándose su reexportación hacia ese país, por parte de los Ministerios de Industrias y Trabajo, de Hacienda y de Defensa Nacional, el 19 de noviembre de 1957.

El Presidente del organismo, Cnel. Eusebio B. Vaeza, era un hombre emprendedor, poco conservador, y si se quiere osado para tomar decisiones que podían transformarse en polémicas, como se ha visto. Se preocupaba por el Ente que manejaba, casi como si fuera un empresario dirigiendo una compañía, claro, con el Estado detrás. Por ejemplo, una de las reparticiones a la cual dio un importante empuje fue el taller mecánico, movilizando la gran cantidad de motores de DC-3 que fue quedando para ajustar, logrando que se sacaran prontos de cuatro a cinco por mes, con cuarenta operarios trabajando diariamente bajo la dirección de un técnico boliviano, que había sido recomendada su contratación por firmas estadounidenses, lo que permitió que un experto aeronáutico norteamericano, asesor en mantenimiento, el Sr. L.C. Calaway, expresara que durante su estadía en Montevideo y en el concurso de diferentes visitas efectuadas a dependencias de PLUNA, pudo apreciar el progreso ampliamente satisfactorio a que llegó el taller en aquella época, realizando, entre otras cosas, un «overhaul» de 4.000 horas a un DC-3 en sesenta y cinco días, cosa que antes se hacía en once meses; una conquista importante en el taller fue la instalación y puesta en funcionamiento de un banco de pruebas. Otra cosa que tuvo una modificación sustancial y que fue impulsado por el Cnel. Vaeza, se trató del cambio del local central de PLUNA, arrendando a la Caja Nacional de Ahorro Postal el amplio edificio a estrenar de la esquina de la Avda. Agraciada y Colonia, donde estuvo tantos años el Ente Autónomo; dicho local fue decorado por el Arquitecto Idelfonso Arozteguy que proyectó la obra y el Arquitecto Luis A. Teperino que la puso en práctica, con la anuencia y amplia colaboración del Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas; la inauguración tuvo lugar el 31 de julio de 1956, como se verá.

Los antecedentes del «Puente Aéreo» Montevideo - Buenos Aires

La asistencia recíproca que, desde la iniciación de los vuelos de PLUNA a Buenos Aires, se fueron prestando este organismo y Aerolíneas Argentinas, cobró fuerza legal a través de un acuerdo suscrito el 2 de julio de 1956 en Montevideo, por Directores de ambas entidades. En esta importante ceremonia estuvieron presentes los Ministros de Industrias y Trabajo, Fermín Sorhueta y de Defensa Nacional, Florentino Guimaraens; el Director General de Aeronáutica Civil, Ing. Agr. César Piacenza, el Presidente del Directorio de PLUNA Cnel. Eusebio B. Vaeza, el Secretario del Directorio, Escribano Jaime Oliver de la Torre, altos funcionarios del Ente y en representación de Aerolíneas Argentinas su Interventor, Juan C. Mason Lugones. Este documento constituyó un firme paso en las cordiales relaciones que mantenían las dos aerolíneas en aquella época, el cual puede decirse que estableció los orígenes del actual «Puente Aéreo», pues determinaba que las instalaciones, personal de tierra y oficina administrativa de una y otra entidad en Montevideo y Buenos Aires estuvieran a disposición para el desarrollo de las actividades de cualquiera de los organismos signatarios, alcanzando la reprocidad no solo a la asistencia técnica, sino a todo lo relativo al despacho de pasajes, equipajes y carga. Este convenio tuvo un carácter provisorio hasta que los bancos oficiales de ambos países acordaron el tipo de cambio que tenía que regir, el que finalmente se acordó fuera con el tipo de cambio del mercado libre de transferencias.

En julio de 1956 se formó en PLUNA una Escuela de Stewardess o Comisarios (hoy Azafatas) a la cual concurrieron seis aspirantes: Gladys Nuñez, Inge Hoffmann (Miss Uruguay 1955), Nelly Cantisani, Maruja Q. de Grinner, Celia Pascoll e Inga Pons (estas dos últimas habían ingresado en 1955); la Jefa del Grupo era la Srta. Rosa (Ita) Lloret quien había ingresado a principios de 1954. La Escuela era bastante exigente con sus alumnas, pues antes de subir en los aviones se realizaba un curso técnico práctico con una duración de tres meses, durante los cuales se familiarizaban con el medio y transitaban por las diferentes secciones del organismo, luego se pasaba a la Escuela, donde cada miércoles se desarrollaba un temario especializado a cargo de la Srta. Lloret.

A medida que pasaba el tiempo y aumentaba el número de funcionarios se formaban en el organismo diferentes entidades gremiales que agrupaban al personal en sus especialidades. A mediados de 1956 se realizaron las elecciones en la Asociación del Personal Navegante de PLUNA, tomando posesión de sus cargos los nuevos dirigentes en aquel

momento Sres.: Juan C. Conti, Presidente; Miguel A. Gilardoni, Vice Presidente; Elbio A. Nadales, Secretario; Luis P. Aramburu, Tesorero; y Nelson Illa, Ruben Acosta y Washington Vecino, Vocales.

Inauguración del nuevo edificio de PLUNA; la compra de los Vickers

El 31 de julio de 1956, a las 19 y 30 horas, tuvo lugar la inauguración oficial del nuevo edificio de PLUNA, en el amplio local sito en la esquina de Agraciada (hoy Libertador Brig.Gral. Lavalleja) y Colonia. El Directorio en pleno encabezado por el Cnel. Vaeza, recibió a los invitados especiales ente quienes se encontraban: el Ministro de Industrias y Trabajo, Sr. Fermín Sorhueta; el Ministro de Defensa Nacional, Sr. Florentino Guimaraens; el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, Brig. Gualberto F. Trelles; el Director General de Aeronáutica Civil, Ing. Agr. César Piacenza; y otras autoridades y el funcionariado de PLUNA.

Este modernísimo local vino a llenar una apremiante necesidad de espacio primordial en aquella etapa de superación del organismo, el cual le permitió por primera vez disponer de excelentes espacios para la venta de pasajes, así como una bien decorada y amplia sala de espera para los viajeros, ornamentaba el amplio vestíbulo un gran mural del artista Carlos Paez Vilaró, sobre motivos americanos. Como se adelantó la ambientación general y la distribución de oficinas estuvo a cargo del Arqto. Idelfonso Aroztegui en una forma práctica y funcional; en la planta baja funcionaban las secciones: encomiendas, venta de pasajes, oficina de informes, Telégrafo Nacional, relaciones y propaganda, depósitos para valijas y bultos, departamento de tráfico, diversas cajas, tesorería, contaduría, oficinas de personal y las salas de espera; en el entrepiso estaban ubicadas las oficinas del Directorio; en el subsuelo que tenía entrada directa por la calle Colonia 1013, funcionaba la mesa de entrada y archivo, el despacho de importaciones y aduanas, la proveduría y los servicios médicos; en el octavo piso del mismo edificio, que también se arrendaba, se destinaba para el funcionamiento de la Gerencia, Subgerencia y Asesoría Letrada.

Este evento sirvió simultáneamente para homenajear a tres integrantes del personal navegante que habían ultrapasado las diez mil horas de vuelo en los aviones del organismo, lo que equivalía a un recorrido de dos millones de kilómetros de vuelo, se trataba de los Comandantes Irasí de León y Nilo A. Zerpa y el Radiotelegrafista Eduardo Acosta y Lara, quienes recibieron, luego de la ejecución del Himno Nacional y palabras alusivas al hecho del Cnel. Vaeza, insignias de oro en forma de dos alas, con dos brillantes incrustados que simbolizaban cada uno un millón de kilómetros; la entrega estuvo a cargo de los dos Ministros a los Comandantes y del empleado de pista Sr. Erasmo González al Radiografista Acosta y Lara, como emblema de la Unidad que agrupa al personal de PLUNA.

En esos momentos el personal superior que regía los despachos de PLUNA era el siguiente: Gerente General, Cte. Delfín Díaz Cibils; Sub Gerente, Ing. Roberto Langón; Pro Secretario del Directorio, Sr. Raúl Adami; Secretario Esc. Jaime Oliver de la Torre; Gerente del Dpto. de Tráfico, Sr. Mario M. Artagaveytia; Sub Gerente Domingo Tassino; Contador General, Sr. Abelardo Garcete; Inspector Gral., Emilio Nudelman; Asesor Letrado, Dr. Héctor Luisi; Asesor Adjunto, Dr. Aramís Gómez Berisso; Encargado de Relaciones y Propaganda, Sr. Manuel Espíndola.

Durante un vuelo regular a San Pablo, Brasil, que se desarrollaba normalmente en el mes de agosto de 1956, el pasaje que en su mayoría estaba compuesto por una delegación paulista de básquetbol, que venía de competir con clubes montevideanos, acompañados por varios periodistas, pudieron notar y sentir como la aeronave, que era el DC-3 CX-AGE, entrada en una zona de tormentas, obligando a su tripulación (que estaba al mando del Cte. Raúl Rodríguez Escalada, con Javier Gásperi de copiloto, Washington Vecino de Radio Operador, Luis P. Aramburú como Comisario y Gladys Nuñez, «Stewardess») a luchar con los elementos por un buen lapso de tiempo, cosa que llevó a los viajeros a un gran estado de nervios hasta poco antes del aterrizaje en el aeropuerto de San Pablo, maniobra que se realizó con pericia y seguridad, como todo el vuelo a pesar del temporal que tuvieron que atravesar. Los periodistas que viajaban con la delegación, hicieron en sus respectivos periódicos referencia a la gira y al desarrollo del vuelo de regreso, alabando la actuación del Cte. y su tripulación que los llevó con certeza al fin del vuelo. Esto resultó en su momento alentador para el organismo y así lo hizo notar el Sr. Oscar Carrizo, delegado de PLUNA en San Pablo, quien hizo llegar a los órganos de prensa el vivo agradecimiento de la compañía ante las amables referencias a la tripulación y a la línea aérea.

El 12 de julio de 1956, autorizado por el Consejo Nacional de Gobierno, el Directorio de PLUNA acordó adquirir en Gran Bretaña tres aviones Vickers Type 700 Viscount, de la fábrica Vickers Armstrong Ltd., cuya operación ascendía a poco más de $ 7:000.000 al cambio oficial, que equivalían a 378.975 libras cada uno (que incluía tanques auxiliares, cuyo costo era de 5.000 libras cada juego, por avión). El Viscount era un

avión cuadrimotor, turbohélice de ala baja, cuyas medidas eran: envergadura 28,5 mts., largo 24,4 mts., alto 8.05 mts.; peso máximo de despegue 63.000 libras; sus motores eran Rolls Royce Dart de 1740 S.H.P.; llevaba 48 pasajeros.

Se tuvo en cuenta para esta compra, entre otras cosas importantes, el hecho que la compañía estadounidense Capital Airlines Inc. tenía en uso treinta y uno, veintinueve más pedidos y terminaba de firmar contrato por quince más. La financiación fue liberal e intervino en ella el Embajador del Reino Unido; el 7% del total de la operación se abonó al firmar el contrato (31 de octubre de 1956), el 31% contra entrega de los aviones y el resto 62% en cuatro letras de cambio pagaderas a intervalos de seis meses después de la entrega y aceptación de los aparatos.

A principios de setiembre de 1956 viajaron a Londres, con el fin de ultimar ante las autoridades de la Vickers Armstrongs Ltd. los términos del contrato que se suscribió sobre la adquisición de los Viscount, el Gerente General de PLUNA Delfín Díaz Cibils, el Asesor Letrado, Dr. Héctor Luisi, el Gerente del Departamento Técnico Virgilio A. Tiboni y el Gerente del Departamento de Operaciones de Vuelo Comandante Raúl Rodríguez Escalada. Además unos días antes, el 28 de agosto, había partido hacia esa capital europea el Director del organismo Tte.2do. Walter Alvarado, respondiendo a una invitación de los organizadores de la Feria de Farmborough, para estar presente en ese evento bianual. Nuevamente el viaje de los cinco integrantes del Ente, hizo que aparecieran comentarios negativos en la prensa, ante lo que interpretaban como abusivo el número de personas que salían al exterior por la compra de los aviones o por otras causas.

El 31 de octubre de 1956, en la sede de PLUNA se realizó el acto en el que el Directorio del Ente firmó el contrato por el cual se adquirieron tres aviones Vickers Viscount, cuyo costo total ascendió a la suma de 1:136.955 libras. Estuvieron presentes además del Directorio, el Interventor del Correo, Cnel. Ruben Macchi, los representantes de la firma y el Primer Secretario de la Embajada británica H.B Mac Kenzie Johnston. En las noticias se daba como fecha de entrega de los aparatos, el primero a fines de 1957 y los restantes en enero de 1958; la realidad fue otra, el primero llegó en junio de 1958 y el último en abril de 1960, como se verá. El acto de entrega del contrato se efectuó en la Vickers House, Londres, por parte de nuestro Embajador ante el Reino Unido Dr. José A. Quadros a las autoridades de la firma.

En el momento en que PLUNA hacía efectiva su compra, el Tribunal de Cuentas observaba su gestión financiera de acuerdo a una comunicación que esta entidad hacía al Consejo Nacional de Gobierno con la ejecución presupuestal del Ente correspondiente al mes de junio de 1956, hallándose excedidos nueve rubros y la casi totalidad de los demás en sus duodécimos, elevándose la ejecución presupuestal por todos conceptos a $ 3:282.430,60, habiéndose recaudado $ 2:830.493,80, por lo que se había producido un déficit de $451.936,80: repitiéndose las irregularidades comprobadas en ejecuciones anteriores, razón por la cual se informó al Consejo Nacional de Gobierno; todo lo que dio motivos a comentarios adversos en diversos medios de prensa de la oposición.

El 20 de noviembre de 1956, PLUNA cumplió veinte años de su fundación, en momentos en que entraba en un período fundamental de su vida institucional al haber penetrado en la moderna era de la turbina con la compra de los Viscount, con todo lo que ello significaba en cuanto a cambios, sobre todo desde el punto de vista técnico y organizativo. Estos cambios, mutaciones y modificaciones involucrarían a gran parte del Ente Autónomo, de manera semejante a lo que pasó con la llegada de los DC-3 en la época de la Sociedad de Economía Mixta, sufriendo las mayores alteraciones el personal navegante, pues varios no se adaptaron a los cambios, abandonando el organismo o pasado a otras reparticiones, además desaparecía el radio operador y cobraba mayor importancia las tareas de las azafatas en detrimento de los comisarios.

Durante el año 1956 se transportaron 98.350 pasajeros, más de 60% más que en 1955; y se llevaron 178.550 kgs. de carga, poco menos que el año anterior.

Suspensión de vuelos internacionales.
Bella Unión, nueva escala interna

El mantenimiento de los vuelos al exterior conspiraba con la sustentación de los internos, no se contaba más que con los seis DC-3 para todos los servicios, entre los cuales Montevideo - Buenos Aires solo, eran tres por día. La ruta a Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, con los vuelos 19 y 20 se hacía en dos jornadas entre la ida y la vuelta; así como de manera semejante los martes y los sábados se daba el servicio a Porto Alegre y San Pablo con los vuelos 17 y 18 en dos jornadas cada uno; igualmente dos veces por semana, los lunes y sábados, vuelos 15 y 16, se servía a Salto y Asunción del Paraguay, aunque solo en una jornada.

Evidentemente era difícil alimentar estos servicios, más todos los internos, con la disponibilidad de aviones de PLUNA; los talleres en esos años realmente se tuvieron que superar para nutrir en buena forma esa

variedad de rutas, pues es razonable pensar que por lo menos uno o dos de los aviones se encontraron parados en reparación o mantenimiento.

Todo lo antedicho y un pronunciado déficit en el ejercicio 1956 de más de dos millones de pesos, obligó al organismo a tomar una medida drástica, suspendiendo buena parte de los vuelos internacionales, interrumpiendo los servicio a Santa Cruz, Porto Alegre y San Pablo, a partir del 20 de mayo de 1957, según resolución del Directorio del 30 de abril, dando como razón que fundamentaba tal decisión, la falta de material de vuelo adecuado para seguir realizandoo esos viajes. Esta resolución, como era de esperar, hizo surgir comentarios negativos en casi toda la prensa, con artículos que interpretaban la medida como el final de una aventura que terminó en fracaso por haber extendido las líneas sin contar con aviones apropiados. A ese problema se sumaba otro que ya era endémico en PLUNA desde su nacimiento, sus presupuestos excesivos sin lograr financiarlos; para 1957 se había previsto casi nueve millones de pesos, claro que en él estaban incluídos los gastos por los estudios que el personal técnico tenía que realizar en el extranjero (Gran Bretaña y los Estados Unidos) sobre los nuevos aviones Vickers que se esperaban para fines de ese año, no obstante era palpable el desmedido aumento por el pago de sueldos y jornales, dado el crecimiento imparable de la burocracia, como toda administración estatal.

Referente al grupo de técnicos que fue necesario enviar al extranjero en el correr del año 1957, varios fueron enviados en misión de estudios a Gran Bretaña. El 25 de julio partieron de Montevideo, el Gerente Virgilio Tiboni, el Jefe de electricistas Fernando Sasco y el especialista en célula Américo Aguirre; días más tarde hicieron lo propio los Sres.: Emilio Calderara y Yamandú Rugnitz para participar con Américo Aguirre en un curso sobre construcciones aéreas; igualmente lo hicieron M. Calgaro y O. Glozoviski, quienes con Fernando Sasco participara en un curso para ingenieros electricistas, cuyo instructor era el Sr. W. Collard. Asimismo el 19 de agosto marchó para los Estados Unidos y luego al Reino Unido, el joven Ingeniero Industrial Mario Carlos Grignetti, también en misión de estudios, comisionado por PLUNA, él sería el encargado de dar en Montevideo los cursos sobre motores, electrónica, etc. de los nuevos aviones a técnicos y pilotos. En diciembre 6, salieron igualmente para los Estados Unidos, el Gerente de Tráfico Domingo E. Tassino y el jefe del servicio de abordo de PLUNA, César L. Folch, con la misión de estudiar detalles relacionados con los servicios de los Vickers en Capital Airlines, empresa que explotaba un buen número de ellos, y la forma de adaptarlos a nuestro medio. Todavía, en el último día de ese año viajaron a Londres, los Comandantes Federico Rodríguez Escalada y Eleazar Pedragosa para interiorizarse sobre los nuevos aparatos.

Desde el 11 de agosto de 1955, cuando acudieron a Bella Unión con el fin de encontrar un campo apto para la operación de los aviones de PLUNA, el Inspector General, Comandante Emilio Nudelman, el Ingeniero Asesor Ing. Oscar López y el sobrestante de la Inspección General, Sr. Numa Facal, el organismo no cejó de la tarea de obtener un aeródromo en Bella Unión, hasta qe se comenzaron los trabajos de búsqueda, arrendamiento, adaptación y construcción de una aeroestación, con la ayuda primero de una Comisión Vecinal y luego del Rotary Club y de una Comisión Pro PLUNA, finalizándose con la instalación de un radio faro y radio con sus torres, así como del servicio telefónico.

El servicio fue autorizado por el Poder Ejecutivo el 18 de octubre de 1956 por medio de la Resolución N°18.384, al aprobar en dicha Resolución las tarifas y la ruta que era: Montevideo - Artigas - Bella Unión y viceversa, vuelos 27 y 28; y Montevideo - Paysandú - Salto - Bella Unión y viceversa, vuelos 25 y 26.

La inauguración del aeródromo y de los servicios a Bella Unión tuvieron lugar el miércoles 19 de junio de 1957, con el vuelo de apertura que fue realizado ese día en el DC-3 CX-AFE al mando del Cte. Nilo A. Zerpa con Ricardo Fúster de copiloto y Norma Wanke de «Stewardess», viniendo como pasajeros: el Presidente y los Directores de PLUNA, Cnel. Eusebio B. Vaeza, Tte.2do.(PAM) Walter Alvarado y Dr. Teodoro Spera Vázquez; el Senador Raúl Cordones Alcoba; el Presidente de la Cámara de Representantes Sr. Delfos Roche; Diputados, Ulises Pereyra Reverbel, Mario Ubillos, Míguez Barón, Mendy Brum y Alberto Ruiz Prinzo; el Director de la Administración Nacional de Puertos, Sr. Carlos Millo; el Inspector General de la nueva filial de PLUNA, Sr. Homero Saraleguy, miembros del Consejo y de la Junta Local; autoridades de Bella Unión y de la ciudad de Monte Caseros, R.A., así como el Gerente de Real Aerovías de Uruguayana, Brasil. Minutos después aterrizó en el aeródromo, el DC-3 CX-AGE, con el cual se comenzaron los vuelos regulares. De esta manera empezaron los vuelos a Bella Unión al aeródromo con el cual en esa época y por muchos años contó esta ciudad, hoy desaparecido y olvidado. En el itinerario figuraba los lunes, miércoles y viernes en el vuelo N°25, saliendo de Montevideo a las 07.00, arribando a Bella Unión a las 10.05; el vuelo N°26 salía de Bella Unión a las 10.25, llegando a Montevideo a las 13 y 20. Los martes y jueves con el vuelo N°27 salía desde Montevideo a las 12 y 50, arribando a Bella Unión a las 15.40; el vuelo N°28 salía de Bella Unión a las 15.50, arribando a Montevideo a las 18.30.

Luego de veinte años de actuación en PLUNA y de doce como Gerente General, a principios de junio de 1957 el Cte. Delfín Díaz Cibils renunció a su cargo para acogerse a los beneficios de la jubilación. Su comunión con la aviación comercial no terminó aquí, su fin real al separase de PLUNA era crear otra línea aérea, al fundar ARCO (Aerolíneas Colonia S.A.) siendo su cargo el de Director Gerente, compañía que por muchos años dió servicio de pasajeros, correo y carga entre Colonia y Buenos Aires, como se verá más adelante, cuando se estudie esta empresa. En su lugar el Directorio nombró al Ingeniero y aviador civil Roberto Langón Balparda, quien ocupaba el cargo de Subgerente desde 1955. A su vez ascendió al hasta ese momento Secretario del Directorio, Escribano Jaime Oliver de la Torre a Subgerente; y al pro Secretario Sr. Raúl Adami a Secretario del Directorio.

En diciembre de 1957 se retiró de PLUNA, joven aún, el Cte. Irasí de León, para acogerse a los beneficios de la jubilación, luego de más de diez y ocho años al servicio de la compañía. El hecho de que PLUNA como empresa del Estado estuviera afiliada a la Caja del Servicio Civil, permitía a los aviadores que se regían por una situación especial, continuar su carrera profesional luego de jubilarse, en otra caja de jubilaciones como la de Industria y Comercio, que fue lo que hicieron varios; y lo que le permitió a «Cachorro» de León seguir volando en línea aérea, al ingresar en C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), primero en los botes voladores Sunderland, luego en los Curtiss C-46 y más tarde en la Aviación General.

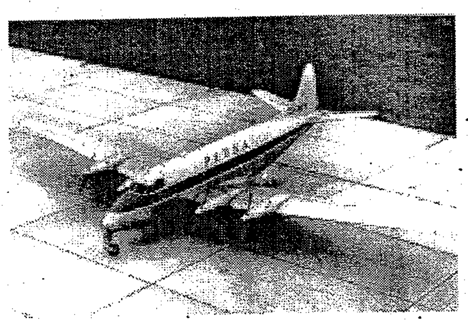
En el año 1957 se transportaron 92.105 pasajeros en todas las líneas de PLUNA, poco menos que el año anterior; y 313.800 kgs. de carga, cifra cien por ciento superior a la de 1956.

Bibliografía PLUNA Ente Autónomo

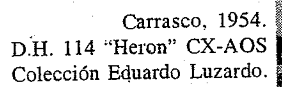
- «De Havilland Aircraft Since 1915» por A. J. Jackson.
- «Breve História da Aviaçao Comercial Brasileira» por Aldo Pereira.
- Actas del Directorio de PLUNA Ente Autónomo.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Diarios de Montevideo: El Día, El Plata, El Diario, La Tribuna Popular, El País, Acción, El Debate, La Mañana, El Bien Público.
- Diario de Colonia: La Unión.
- Documentos de la Dirección General de Aviación Civil.
- Revistas: Mundo Uruguayo, Fuerza Aérea, Noticiario PLUNA, Aviación Uruguaya, Aeronavegación.
- Documentos de Carlos L. Bernasconi.
- Documentos del Museo Aeronáutico.
- «Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya» Tomo II por el Tte.1ro.(Av.)(R) Juan Maruri.
- «Aeropuerto Angel S. Adami, 75 años de Historia» por Juan Maruri.
- «PLUNA, 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» por Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo.
- El Aeropuerto Internacional de Asunción «Silvio Pettirossi», artículo aparecido en la revista «Contacto Turístico» por el Lic. Antonio Luis Sapienza.
- Entrevistas: Cte. Raúl Rodríguez Escalada, Cte. Nilo A. Zerpa, Cte. Ricardo G. Fúster, Cte. Irasi de León, Cte. Juan Pedro Barreto.
- Contactos telefónicos: Cte. Juan José Ferrara, Cte. Javier Gásperi, Cte. César A. Soutto, Cte. Víctor Alvarez.
- Fotografías de Nery Mendiburu.
- Documentos y fotos del autor.

Capítulo 15

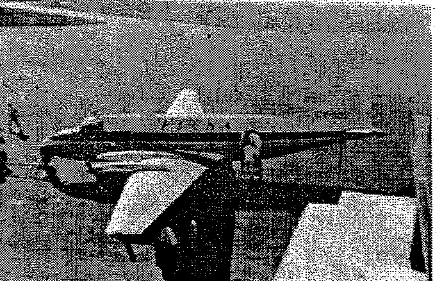
PLUNA ENTE AUTONOMO



Carrasco, Noviembre de 1953.
D.H. 114 "Heron" CX-AOX.



Carrasco, 1954.
D.H. 114 "Heron" CX-AOS
Colección Eduardo Luzardo.

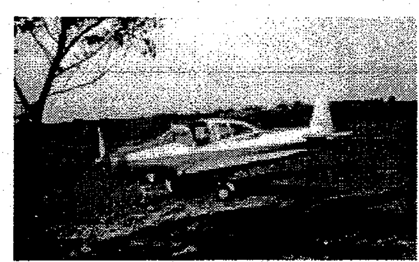




Irasí de León, Nilo A. Zerpa y Eduardo Acosta y Lara, 31 de Julio de 1956. los dos primeros Comandantes y el tercero Radiotelegrafista el día en que alcanzaron la suma de 10.000 horas de vuelo en sus vidas profecionales.

31 de Julio de 1956.
Azafatas en la ceremonia de homenaje a Zerpa, De León y Acosta y Lara cuando alcanzarob las 10.000 horas de vuelo.





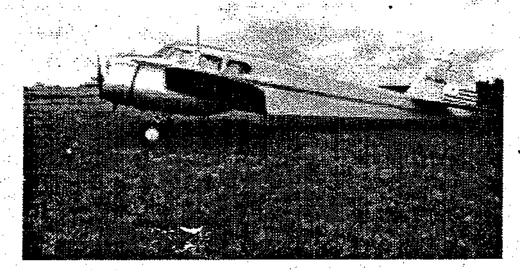
Paysandú, circa 1956.
Ryan Navion 4, primer esquema de pintura.
Colección Nery Mendiburu.



En la escuela para comisarías, las novicias reciben las enseñanzas teóricas imprescindibles. Julio de 1956.



DC-3 CX-AIJ En Paysandú 1958.
Colección Nery Mendiburu.



Luego de reparado y pintado el UC-78 CX-AGC fué vendido; aquí se le aprecia en setiembre de 1960 en Paysandú, con otra pintura. Colección Nery Mendiburu.

CAPITULO 16

P L U N A

La época de los Vickers 1958 - 1964

Primera Parte

Se recibe el primer Vickers Viscount 769D

A principios de 1958 los pilotos y técnicos de PLUNA comenzaron a recibir un curso sobre los motores, la célula, los equipos, los sistemas, etc. de los aviones Vickers Viscount, que se desarrolló en Carrasco por parte del Ing. Mario Carlos Grignetti, quien había regresado de los Estados Unidos e Inglaterra, donde se había especializado. Este curso y otros que se llevaron a cabo por esos meses, marcaron una nueva separación con las viejas técnicas y puede decirse que con ellos se comenzó una nueva puesta al día, como lo que pasó con los cursos sobre el DC-3 en la época de Lowe. El cambio, como se adelantó: hizo que varios aviadores no se adaptaran a él y abandonaran o se alejaran de PLUNA.

Un notorio retiro, que no tuvo nada que ver con lo escrito anteriormente, fue el del Cte. Emilio Nudelman en marzo de 1958, luego de haber formado parte de PLUNA por veintidos años, al acogerse a la jubilación. Como se recordará fue con Walter Noack, piloto fundador de la entonces compañía privada, habiendo pasado por varios cargos como aviador y ejecutivo en esas más de dos décadas que sirvió al organismo.

De acuerdo a un convenio de PLUNA con la empresa norteamericana Capital Airlines Inc., los Comandantes del Ente, Juan José Ferrara y Eleazar Pedragosa (que fue desde Inglaterra) se trasladaron hasta Washington D.C., Estados Unidos, donde en enero de 1958 comenzaron un curso: teórico, en simulador y en vuelo de Vickers Viscount; finalizándolo en abril de ese año. Como esa aerolínea tenía en uso una buena cantidad de estos aparatos y había adquirido otros tantos a la fábrica Vickers - Armstrong, hubo que ir trayéndolos en vuelo desde el primero que llegó en junio de 1955, por lo cual se había formado un equipo de pilotos para transportarlos en «ferry» desde Inglaterra a los Estados Unidos, según lo que manifestó al autor el Cte. Ferrara, en una de las consultas telefónicas que tuvo la amabilidad de evacuar, a medida que se iba escribiendo esta historia.

Además de los estudios sobre el avión que se realizaron aquí y en el extranjero, también con el advenimiento del nuevo aparato se prepararon otros técnicos, no solo en mecánica, igualmente se formó una Escuela de Despachadores y se realizaron cursos sobre esta especialidad aeronáutica en la cual se titularon: Pedro Handler, Miguel Acerenza, Oscar Gestido, Alvaro Cruz, Omar Díaz Deschamps y Raúl Velo; quienes ingresaron al organismo.

A principios de junio de 1958 quedó pronto en la fábrica el primer Vickers Viscount 769D cuyo número de fabricante era el 321; había sido probado en vuelo el 20 de enero de 1958; fue recibido el 14 de junio y ese día comenzó el «ferry» transatlántico desde la base de Waybridge con su matrícula provisoria CX-AQN pintada en la cola, con la correspondiente bandera uruguaya y un escudo nacional sobre un óvalo blanco pintado a cada lado del fuselaje, cerca de los planos fijos de la cola. Como todos los traslados de estos aviones y en general de todos los de autonomía media se efectuó pasando por Keflavic, Islandia; BW-8, Base de los Estados Unidos en Groenlandia; Goose Bay, Canadá; y Washington, Estados Unidos. Allí comenzó el vuelo a Uruguay, continuando el Comandante Gerard Jardon al mando del aparato, quien lo había cruzado desde Inglaterra; con él vinieron como tripulantes los Comandantes Juan José Ferrara y Eleazar Pedragosa, el Comisario Américo Morlino y las «Stewardess» (todavía en ese año, así se las denominaba a las azafatas) Rosa P. de Azarola y Rosa Lloret. La ruta se desarrolló de Washington a Miami, de allí a Panamá, Guayaquil en Ecuador, Lima en Perú, Antofagasta en Chile y Ezeiza; se bajaron los repuestos que se traían en el avión desde Inglaterra a un DC-3 de PLUNA, quedando el avión vacío con sus cuarenta y ocho asientos, era el 24 de junio de 1958; en treinta y dos minutos cruzaron hasta Carrasco donde arribaron a las 17.25. Para recibirlo se hizo presente el Directorio de PLUNA en su totalidad, así como el personal ejecutivo del organismo, diversas autoridades civiles y militares de Montevideo y Canelones, al igual que el Embajador del Reino Unido en nuestro país, Sr. Malcolm S. Henderson, familiares, etc.

Vino pintado con los colores característicos de PLUNA para esa época, plata y azul, con la parte del fuselaje blanco, por encima de la línea de ventanillas. Fue el primer avión nacional en estar dotado de un radar meteorológico y otros adelantos en electrónica, los que fueron mostrados al público al que se invitó a subir al aparato y ocupar los cómodos asientos.

Luego de haber sido liberado por la Aduana y antes de que se le diera de alta en el Registro Nacional de Aeronaves (cosa que ocurrió el

12 de agosto de 1958) se realizaron varios vuelos de carácter demostrativo, para darlo a conocer a autoridades nacionales y a la prensa en general. El primero tuvo lugar el 30 de junio, siempre con el equipo de tripulantes que lo trajo en «ferry»: los Ctes. Gerard Jardon, Juan José Ferrara y Eleazar Pedragosa y además el Radio Operador Casimiro Elizalde; atendieron el servicio de abordo los comisarios Américo Morlino, Rosa Lloret y Norma Wanke; se trató de un vuelo por la República de tres horas de duración sobrevolando Bella Unión y Salto, con el almuerzo servido en su transcurso. El segundo se efectuó el 1ro. de julio a Buenos Aires, con aterrizaje en Aeroparque, fueron invitados de todos los medios de difusión, autoridades y ejecutivos de PLUNA. El tercer vuelo tuvo lugar el jueves 3 de julio a Río de Janeiro, con el fin de explorar ese posible mercado y a la vez solidarizarse con el arribo del equipo brasileño de fútbol nuevos campeones del mundo en Suecia que llegaban ese día. El cuarto vuelo fue el sábado 5 de julio hasta Asunción del Paraguay, con invitados especiales del Poder Legislativo, de los Entes Autónomos, otras autoridades más un grupo de periodistas, en total 53 pasajeros y tripulantes. Fueron recibidos en aquella capital por el Embajador uruguayo Dr. Cyro Giambruno, representantes oficiales del Paraguay, miembros de la colectividad uruguaya y público; tuvieron que pernoctar en Asunción por haberse formado niebla en Carrasco, regresando al otro día sin inconvenientes; claro, PLUNA tuvo que hacerse cargo de los gastos de las cincuenta y tres personas de esta delegación.

En esos días se había publicado en la prensa el Balance de Saldos al 31 de diciembre de 1957, dando un déficit y gastos de implantación a amortizar de $10:785.385.05, lo que era una cifra importante.

Con referencia a gastos extraordinarios de vuelos frustrados por motivos meteorológicos, el diario «El Día», que no era opositor sino del partido del gobierno, publicó el 25 de setiembre de 1958 un pequeño suelto que tituló «El subsidio a los vuelos», donde da una noticia de lo que pasó el martes 23 de ese mes en el vuelo de PLUNA a Asunción, en el cual iban 39 pasajeros, de los que 25 lo hacían gratuitamente; el vuelo tuvo que retornar a Carrasco por las malas condiciones del tiempo, en ese lapso entre la partida y el regreso hubo que servir el almuerzo. El vuelo retomó su ruta recién al otro día, por supuesto el servicio de abordo se tuvo que repetir en este segundo viaje, cosa que comentó el matutino, no glosando el tiempo de vuelo, la recarga de combustible, etc. etc., como si eso fuera gratis.

A mediados de 1958 el Poder Ejecutivo presentó al Poder Legislativo un proyecto de Ley con subvenciones a otorgarse a PLUNA, donde

entre otras cosas importantes que mejoraban en mucho la situación económica del Ente, se contaba un aumento de la prima por pasajero - kilómetro pago que pasaba a ser de $0.30 para los vuelos internos y de $0.15 para los internacionales, haciendo la salvedad de que no se trataba de una prima por pasajero-kilómetro volado, sino pago, concepto sustancialmente diferente al que regía hasta ese momento por la Ley 11.740 del 12 de noviembre de 1951 de creación del Ente; por este proyecto se tendía a estimular la venta de pasajes, impidiendo que se presentaran servicios improductivos, evitando que por el solo hecho de volar, los aviones generaran subvención por el kilómetro de vuelo, con total prescindencia del número de pasajeros.

Este Proyecto no se aprobó en Diputados luego que fuera presentado por la Comisión de Hacienda. Y el 15 de octubre de 1958, día de clausura del Parlamento, el Senado no tuvo tiempo de tratar otro Proyecto de Ley que había sido aprobado por Diputados, por el cual se aumentaba en $22.000.000 el capital de PLUNA, impidiendo de esta manera hacer frente al pago de los dos Vickers encargados a la fábrica británica, que aún no habían sido entregados. Esta situación que creaba una asfixia económica al Ente, hizo que su Presidente, el Cnel. Eusebio B. Vaeza presentara renuncia a su cargo, el día 16 de octubre de 1958, exponiendo al Ministro de Industrias y Trabajo la situación del organismo y las causas que lo llevaron a tomar esa decisión en una larga nota que se dio a conocer a la prensa. Esta renuncia no fue aceptada por el Poder Ejecutivo, continuando a su cargo, luego de habérsele asegurado que se iba a dar solución al problema.

En la plenitud de su vida de aviador, cuando era considerado uno de los pilotos con mayor experiencia de PLUNA, a mediados de 1958 renunció a su cargo y se acogió a los beneficios del retiro, el Cte. Nilo A. Zerpa, alejándose de la compañía luego de haberla servido por más de doce años. Su separación no fue definitiva, pues un año después se le contrató nuevamente como instructor de DC-3, volando también en el Navion, dando instrumentos; poco tiempo más tarde comenzó a volar en CAUSA, en los aviones Curtiss C-46 que adquirió esta empresa y luego en la Aviación General, alcanzando a completar 50 años de aviador.

En diciembre de 1958 se calificaron como Pilotos de Línea Aérea y ascendieron al cargo de Comandantes, los Primeros Oficiales: Jorge Schell, Miguel A. Figueroa y William Cabrera; habiendo realizado y aprobado también los cursos teóricos de Vickers Viscount.

El 23 de diciembre finalmente el Senado aprobó el Proyecto de Ley por el cual se aumentó el capital de PLUNA en $22.000.000, luego que

varios legisladores hicieran uso de la palabra, destacando algunos que la prioridad de PLUNA de acuerdo a su Ley de creación, era dar satisfacción a los vuelos internos, entendiendo que el avión que había dado mejores resultados había sido el Douglas DC-3 y no el Vickers, que en los campos del interior existentes era imposible que operara, no obstante el Proyecto fue votado por veinte Senadores en veinticuatro presentes.

En el año 1958 se transportaron 112.462 pasajeros en todas las líneas de PLUNA, recuperando la disminución del año 1957 y aumentando en más de un 12% la cifra de 1956; y 447.100 kilogramos de carga, también muy superior a los años anteriores.

Al haberse aprobado en diciembre el aumento del capital de PLUNA, esta pudo afrontar el pago de otro de los dos Vickers que aún estaban pendientes de entrega, por lo cual se tomaron las providencias para recibir ese capital, liquidar lo que había quedado en suspenso con la fábrica británica y concertar con Capital Airlines el cruce del Atlántico en «ferry», para recibirlo en Washington, como se había hecho con el primero.

Además el Directorio del Ente, es imaginable que quería dejar las cosas arregladas lo mejor posible, dado el resultado de las elecciones nacionales de noviembre de 1958, donde resultó vencedor el Partido Nacional, que era el opositor; por lo cual cuando llegara el momento de hacer entrega al nuevo Directorio del poder, por lo menos que estuviera en Uruguay el otro Vickers y con ambos aparatos encarar las líneas internacionales con material moderno.

Se recibe el segundo Vickers, CX-AQO.
Nuevo Directorio de PLUNA. Nuevos aviadores

El segundo Vickers Viscount 769D, cuyo número de fábrica era 322, se le adjudicó la matrícula provisoria CX-AQO, había quedado en condiciones de vuelo el 3 de febrero de 1958, fue recibido por PLUNA el 17 de abril de 1959 con más de un año de gastos de mantenimiento, hangaraje, conservación, etc, lo cual significaba un aumento del precio original. Fue traído en vuelo «ferry» por el equipo de Capital Airlines hasta Washington en los Estados Unidos y de allí los Comandantes Juan José Ferrara y Gerard Jardon lo llevaron hasta Montevideo por la ruta del Pacífico, con escalas semejantes al vuelo del CX-AQN. Se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves con fecha 30 de junio de 1959. Más adelante fue bautizado «General José Artigas».

Con el nuevo avión se reforzaron las cortas líneas internacionales, continuándose con las internas en DC-3, de acuerdo al siguiente itinerario:

1° Líneas internas:

a. Dos vuelos redondos semanales en la ruta Montevideo - Paysandú - Salto - Bella Unión.
b. Cuatro vuelos redondos semanales en la ruta Montevideo - Paysandú - Salto - Artigas.
c. Un vuelo redondo diario, menos los domingos en la ruta Montevideo - Rivera - Artigas.
d. Un vuelo redondo diario, menos domingos en la ruta Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Vichadero - Rivera.
e. Un vuelo redondo semanal en la ruta Montevideo - Punta del Este.

2° Líneas Internacionales:

a. Montevideo - Buenos Aires, treinta y dos vuelos redondos semanales.
b. Buenos Aires - Montevideo - Punta del Este - Buenos Aires, un vuelo simple semanal.
c. Buenos Aires - Punta del Este - Montevideo - Buenos Aires, un vuelo simple semanal.
d. Montevideo - Asunción, dos vuelos redondos semanales.

Con el advenimiento del nuevo Gobierno el 1ro. de marzo de 1959, se fueron realizando los cambios en las cúpulas de los diferentes Entes Autónomos y Servicios Desentralizados, a medida que se iba logrando el consenso de las diversas facciones del Partido Nacional, que fue el ganador de las elecciones. Conseguida la conformidad de los señores que fueron designados para el cargo de Directores de PLUNA, el día 22 de julio fueron puestos en posesión de sus cargos de acuerdo al siguiente orden: Presidente, Silvestre Landoni, Vice Presidente Mayor (PAM) Ademar Prego Alonso, Vocales, Arturo Olivieri, Esc. Carlos Mastalli y Francisco Areco. Los dos últimos vocales pertenecían al Partido Colorado. Como pasó anteriormente, de todos los integrantes del Directorio, el único que tenía vinculación anterior con la aviación era el Mayor Prego por su carrera, sin tener conocimiento de aviación comercial o de dirección de empresas, no obstante su desempeño fue correcto y aceptable.

Al poco tiempo de asumir el nuevo Directorio sus funciones, el personal de la Gerencia de Mantenimiento se declaró en conflicto al no haberse resuelto favorablemente una reorganización proyectada en el Directorio anterior y prometida antes de hacerse cargo por el Presidente Silvestre Landoni a ese funcionariado. Esta huelga se solucionó al cabo de unas semanas, mejorando el orden y coordinación de los talleres mediante la ayuda que significaba el control de un inspector para verificar la corrección y calidad de cada trabajo, generalmente era un funcionario de

capacidad y experiencia que no intervenía en esa labor: se seleccionaba a criterio de la Gerencia de Mantenimiento, que en esa época estaba dirigida por el Sr. Virgilio Tiboni, siendo el Señor Francisco Bentancort el encargado de los talleres mecánicos.

En esa época continuaban en servicio seis aviones DC-3, los dos Vickers y el Navion, a los que había que tratar de mantener en orden de vuelo, así como el Link C-3 funcionando.

Con las perspectivas que brindaba la adquisición de los aviones Vickers y el hecho de que era necesario completar los puestos de pilotos aviadores en las líneas interiores, al formarse tripulaciones para los Vickers con los más experimentados en DC-3, se había hecho un llamado en febrero de 1958 para concursar por puestos de copilotos entre los aviadores profesionales nacionales. A esta convocatoria se presentaron setenta aspirantes, a los cuales se les realizó un examen teórico en la sede de la Universidad del Trabajo (hoy Consejo de Educación Técnica Profesional) en la calle San Salvador, detrás de la Avda. Gonzalo Ramírez, dado el número inusitado de postulantes; y luego de Link C-3, con más de una sección en el sitio donde estaba ubicado este aparato, en el Aeropuerto de Carrasco.

Las pruebas para el concurso y la evaluación de los resultados se extendieron por casi todo el año 1958. Se seleccionaron doce aviadores profesionales, del total de los presentados, quienes eran en orden alfabético: Ruben Américola (Piloto Aviador Militar, recibido el 27 de diciembre de 1951), Juan A. Barú (Piloto Aviador Militar, recibido el 27 de diciembre de 1951), Juan P. Barreto (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 16 de enero de 1957), Zapicán Benavente (Piloto Aviador Militar, recibido el 27 de diciembre de 1951), Pedro I. González (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 4 de diciembre de 1957), Humberto H. Hernández (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 27 de setiembre de 1957), Willibald Hrdlicka (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 3 de marzo de 1958), Roberto Mascaró (Piloto Aviador Militar, recibido el 29 de octubre de 1946), Oscar Y. Míguez (Piloto Aviador Militar, recibido el 21 de diciembre de 1952), Julio C. Monzón (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 9 de agosto de 1954), Jorge Navratil (Piloto Aviador Civil Profesional, recibido el 10 de enero de 1956) y Aníbal Tabárez (Piloto Aviador Militar, recibido el 5 de enero de 1950).

Se integraron a la Escuela de Vuelo del Ente, cuyo Director era el Cte. Juan José Ferrara, teniendo el apoyo del Gerente de Operaciones, que en esos momentos era el Cte. Carlos Estradé, a partir del 1ro. de abril de 1959, comenzando un curso teórico, de link y práctico en DC-3, te-

niendo el teórico varias materias como navegación, meteorología, peso y balanceo, etc., con diferentes profesores, el cual se realizó en un local situado en la primera planta de la aeroestación de Carrasco, extendiéndose junto con el Link hasta fines de octubre. A principios de noviembre comenzaron la instrucción en DC-3 práctica, teniendo de profesores a los Ctes. Nilo A. Zerpa y Saúl Garín, ambos jubilados y vueltos a contratar como Instructores, Garín fue al poco tiempo presupuestado nuevamente. El 14 de diciembre de 1959 comenzaron a volar en línea aérea como Primeros Oficiales Oscar Míguez y Aníbal Tabárez, todos los demás lo hicieron en enero de 1960.

Como ya lo había hecho en el pasado, PLUNA firmó el 2 de setiembre de 1959 otro acuerdo con la empresa norteamericana Pan American, este de «interline agreement», por el cual los pasajeros internacionales podían viajar desde Montevideo a Nueva York y a otras ciudades en el mundo, mediante la combinación de los más modernos aviones del momento: el turbo hélice Vickers Viscount y el «Jet» puro Boeing 707, así fuera desde Buenos Aires o Asunción y continuar desde estas capitales a Caracas y Nueva York, y desde esta última ciudad a Europa y el resto del mundo. El convenio fue firmado por el Gerente de PLUNA Ing. Roberto Langón y el Gerente de Pan American Sr. C.E. Moore, estando presente los Sres. Gerente de Tráfico de PLUNA, Sr. Domingo E. Tassino y el Gerente de Ventas de PAA para Uruguay Sr. Andrés A. Medina.

De acuerdo a una solicitud de PLUNA, el Poder Ejecutivo por la Resolución Nº22.710 del 4 de diciembre de 1958, concedió al Ente la autorización para establecer y explotar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga entre Montevideo y Río de Janeiro, con las escalas en Porto Alegre y San Pablo. Estos vuelos que se efectuaron solamente con aviones Vickers, comenzaron en la primavera de 1959, reiniciándose con ellos el tráfico con Porto Alegre y San Pablo que se había interrumpido en mayo de 1957 e inaugurándose la ruta a Río de Janeiro, la cual con este tipo de material aéreo era competitiva con otras compañías. Los vuelos eran tres veces por semana, saliendo de Montevideo: los lunes, miércoles y viernes y de Río de Janeiro: los martes, jueves y sábados. El 10 de noviembre de 1960, ya con esta línea consolidada, PLUNA inauguró su agencia en un local propio de Río de Janeiro.

En el año 1959 se transportaron 147.557 pasajeros en todas las líneas de PLUNA aumentando un 23.79% más que el año anterior. El uso de los Vickers, sobre todo en la ruta Montevideo - Buenos Aires - Montevideo fue la causa de este sustancial aumento.

Se recibe el tercer Vickers.

La Asociación de Pilotos de PLUNA.

El fallecimiento del Cte. Azambuja

A principios de 1960 el Directorio de PLUNA se decidió a pagar y traer el tercer Vickers Viscount 769D, el cual estaba en la fábrica pronto desde hacía casi dos años, había hecho su primer vuelo el 15 de febrero de 1958.

Se le encomendó la tarea de recibirlo en Inglaterra al Vice Presidente del Directorio May.(PAM) Ademar Prego Alonso, misión que no deja de tener sus atractivos para un aviador, pero el problema era más complejo; también se le comisionó que consiguiera una rebaja en el precio final, dado que este había encarecido con los agregados de mantenimiento, puestas en marcha, hangaraje, mano de obra, etc., durante ese tiempo para mantenerlo en orden de vuelo. Con el objeto de poder exponer argumentos ante la fábrica, el May. Prego solicitó a la Contaduría del Ente, que estaba en manos del Contador José Abelardo Garcete, el estado de cuentas para poder compararla con la enviada por la Vickers Armstrong Ltd. y le remitieron tres diferentes, con distintas cantidades finales al ir creciendo la deuda por los gastos para mantenerlo en orden de vuelo. En los primeros días de febrero el May.Prego marchó hacia Gran Bretaña. En la fábrica después de varias escaramuzas con la persona encargada de la terminación del negocio, con quien no llegó a ningún acuerdo, lo atendieron otros altos ejecutivos, que ultimaron el asunto ofreciendo dos mil libras (2.000 libras) en repuestos del avión como rebaja del precio final, lo cual se vio forzado a aceptar, recibiendo el avión el 11 de febrero de 1960.

A los pocos días, al mando de la tripulación de la Capital Airlines de los Estados Unidos más un Navegador profesional con su equipo electrónico y el May. Prego de pasajero, partieron de Inglaterra hacia América en vuelo «ferry», sin tanques auxiliares externos («slip fuel tanks»), como es normal para estos casos en un aparato de distancias medias, debido a que no fue posible recibirlos desde Montevideo a tiempo para el vuelo a causa de la lentitud de los trámites en nuestra Aduana, por lo cual el May. Prego decidió partir sin ellos. En los dos vuelos anteriores se emplearon tales tanques, que quedaban en Montevideo luego del arribo del vuelo «ferry», sin que se les diera más utilidad, costando cada uno una buena cantidad de libras, lo cual decidió al May. Prego a tratar de usarlos en este último viaje, pero la Aduana uruguaya no le permitió el ahorro.

En Washington esperaban al May. Prego U$S10.000 que le habían enviado desde Montevideo, para que comprara repuestos de DC-3, cosa que hizo por medio de la ayuda del Agregado Aeronáutico de Uruguay, Cnel.(PAM) Juan A.P. Villanueva, su secretaria y el que luego sería Brigadier General (USAF) Frank L. Gailer, quien había estado varios años comisionado en nuestro país y, era y es considerado un gran amigo de Uruguay; con ellos solucionó el problema, mediante un pedido de precios a tres diferentes empresas. También con el Tte.Cnel. Gailer se consiguió en préstamo los botes, salvavidas, radios, etc. que exigía el seguro para volar sobre el agua en la ruta hacia Montevideo (el cruce del Golfo de México de Miami a Panamá).

Para trasladar este aparato hasta Montevideo se había enviado a la tripulación formada por los Comandantes Raúl Rodríguez Escalada y Miguel A. Gilardoni, además existía un contrato con la Capital Airlines Ltd., por el cual esta compañía se hacía responsable del vuelo «ferry» hasta Uruguay, viniendo como en los vuelos anteriores el Comandante de la empresa Gerard Jardon al mando del avión. Esto como es lógico no satisfizo a Rodríguez Escalada que era el Comandante nombrado por PLUNA, por lo cual se negó a venir de copiloto de Jardon, haciendo todo el vuelo hasta Montevideo de pasajero, como vino el May. Prego y el Ing. Mario Carlos Grignetti que subió al Vickers en Washington. El vuelo se realizó por la ruta del Pacífico desde Panamá, sin contratiempos, arribando sin novedad a Carrasco el 26 de febrero. El avión, como los anteriores, vino con matrícula provisoria CX-AQP, su número de fabricante era 323, se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves con esas mismas marcas el 5 de mayo de 1960.

El 4 de febrero de 1960 se fundó la Asociación de Pilotos de PLUNA, según expresara su primer Presidente, el Cte. Nelson Illa a la efímera revista «Aeronavegación» Nº2 de setiembre de 1960 (que era editada por la Federación Aeronáutica del Uruguay, cuyo Director era el recordado periodista y ex Director de Aeronáutica Civil, don José María Peña). El Vice Presidente era el Cte. Jorge Schell y el Secretario el Cte. Angel Figueroa.

Entre sus enunciados más significativos era dable destacar: 1º Velar en general por los intereses profesionales y gremiales de todos los asociados, 2º Propender a la divulgación entre los mismos de los métodos de operaciones internacionales adoptados por la «International Federation of Air Lines Pilots Associated» (I.F.A.L.P.A.) organización internacional con sede en Londres, 3º Asesorar a los asociados en lo relativo a los problemas vinculados a su interés profesional, 4º Contribuir por todos los

medios a los medios legales y técnicos, al perfeccionamiento y la mejora de las condiciones de trabajo, etc., etc.

En marzo de 1960, representantes de la Asociación se hicieron presentes en Estambul, Turquía, donde se llevó a cabo la reunión anual de I.F.A.L.P.A., lográndose allí formalizar la afiliación de la nueva entidad nacional, por lo cual quedó en condiciones de disfrutar de todos los beneficios de orden gremial industrial, social, etc. que tal afiliación comportaba.

Ante una solicitud al respecto que efectúo el organismo, el Poder Ejecutivo autorizó el 15 de marzo de 1960 a levantar del lado sur del hangar que ocupa en Carrasco, un local para el almacén de repuestos, al haber aumentado su stock con la adquisición de los Vickers, aviones de mayor porte y con otra tecnología, que exigía otra disposición y mayor comodidad en el acopio de sus partes.

En un vuelo de la tarde que se iba a efectuar en Carrasco con un Vickers a mediados de 1960, demorado por mecánica, mientras esperaban la finalización de la reparación, el Cte. del vuelo Jesús María Azambuja y su tripulación, disfrutaban en la cabina de mando de unos momentos de distención, tomando algunos mates. En determinado momento la Azafata del vuelo, Srta. Valeria Hampell, le va a alcanzar uno al Cte. Azambuja y ante la angustia y la impotencia de todos, luego de un ataque cerebral fulminante, ven como se apaga rápidamente la vida joven de este aviador de 34 años, que en muy poco tiempo supo alcanzar lo que en el momento era lo máximo profesionalmente dentro del organismo, comandar los Vickers. Oriundo de Salto, había ingresado al Ente el 1ro. de agosto de 1955, llegando del Centro de Aviación de su ciudad donde era el Instructor de vuelo; en diciembre de 1957 ascendió a Cte. de DC-3 y poco más de un año después a Cte. de Vickers. Estuvo en Estambul, Turquía, como delegado de la Asociación de Pilotos de PLUNA en la última reunión de I.F.A.L.P.A.; a pesar de su juventud era considerado una especie de abanderado de sus colegas de la compañía, su fallecimiento fue muy sentido.

Autorizados por la Resolución Nº22.071 del Poder Ejecutivo, de fecha 7 de agosto de 1958, dieron comienzo a mediados de 1960 los vuelos que unieron Buenos Aires con nuestro litoral; según el itinerario: Montevideo - Buenos Aires - Paysandú - Salto (vuelos 901 y 902) y regreso por la misma ruta, con una frecuencia de dos viajes semanales, que se efectuaban en DC-3.

Con motivo de la inauguración en Buenos Aires de la agencia propia de PLUNA del bautismo del Vickers CX-AQP, al que se le impuso el denominativo de «Gral. José de San Martín», concurrió a esa capital el

25 de agosto de 1960 una delegación oficial encabezada por el Presidente de la Cámara de Representantes, Sr. Alejandro Zorrilla de San Martín y compuesta por el Presidente de PLUNA, Sr. Silvestre Landoni, el Vice Presidente Tte.Cnel. Ademar Prego Alonso. el vocal Sr. Arturo Olivieri, el Jefe de Relaciones Públicas de PLUNA Sr. Eduardo M. Espíndola y la Sra. Olga Clerici de Nardone, esposa del Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, con el fin de intervenir en dichas ceremonias. El bautismo del CX-AQP tuvo lugar en la explanada militar del Aeroparque de Buenos Aires, oficiando de madrina la Sra. Elena Fanggionato de Frondizi, esposa del Presidente de la República Argentina. Luego la delegación oficial de PLUNA colocó una ofrenda floral en el monumento al Libertador Gral. José de San Martín; y por último se inauguró el nuevo local.

El aeropuerto de El Jagüel una obra de PLUNA

Anticipándose a la temporada estival a mediados del año 1960 las autoridades de PLUNA comenzaron a tratar de solucionar la situación en Punta del Este, al haber la Aviación Naval clausurado los vuelos al aeropuerto de Laguna del Sauce para aviones más pesados que el Grumman TBM Avenger (unas 17.000 libras) los cuales formaban parte de su dotación, y de esta manera impulsar un reacondicionamiento definitivo de sus pistas, dado el estado de deterioro en que se encontraban. Al ser bastante más pesado el DC-3 y el Vickers aún más que el TBM, era imposible que pudieran operar en ese aeropuerto sin acomodarlo, por lo cual en agosto habían ido a realizar una visita inspectiva el Vice Presidente Tte.Cnel. Ademar Prego junto con el Inspector General Sr. Mario Artagaveytia y el asesor del organismo Ing. Oscar López; allí se dieron cuenta de la imposibilidad de reparar rápidamente ese aeropuerto por la falta de rubros en la Comisión Nacional de Aeropuertos (que así se denominaba lo que es hoy la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, D.G.I.A.), cosa de que estaba bien enterado el Tte.Cnel. Prego, pues desde el 27 de agosto de 1959 era el Delegado de PLUNA ante ese organismo, nombrado por el Poder Ejecutivo en esa fecha, de acuerdo a la Resolución N°24.719.

En base a estos antecedentes la delegación de PLUNA buscó en otro lado la posible solución, yendo a visitar el Consejo Departamental del Maldonado, donde fue recibida por Concejales y Ediles convocados por el Gerente de PLUNA en Punta del Este Sr. Jorge Magariños. En esta visita y en otras se llegó a la conclusión que lo más factible sería transformar el aeródromo «Santos Dumont» (que asi se le había bautizado en marzo de 1957, durante la gran «revoada» en homenaje al 50° aniversario del vuelo de Santos Dumont en 1906; denominación olvidada que habría que resucitar) de El Jagüel, en aeropuerto comercial e internacional. Se le asignó un capataz y obreros del Consejo Departamental al Ing. López, así como máquinas, para poder comenzar los trabajos. Se marcó y jalonó la pista principal norte-sur y se la alargó hacia el sur, talando un monte de eucaliptus, se preparó y se rellenó el terreno con balasto afirmado; paralelamente se levantó un local para la aeroestación, muy cerca de la pista y una pequeña torre de control, como una solución transitoria. De esta manera PLUNA se aseguraba los vuelos a Punta del Este, aunque solamente con DC-3, que eran los aparatos que podían operar regularmente en pista de balasto.

El sábado 17 de diciembre de 1960 se inauguró el aeródromo de El Jagüel, transformando en aeropuerto de pista de balasto afirmado, con el arribo del DC-3 de PLUNA CX-AFE, en el cual vino una delegación del organismo encabezado por el Vicepresidente Tte.Cnel. Ademar Prego, el Vocal del Directorio Sr. Arturo Olivieri y otras autoridades ejecutivas; así mismo se hizo presente el Director General de Aeronáutica Civil Interino Sr. Aldo García Calvo. Este vuelo especial fue recibido por el Presidente y Miembros del Consejo Departamental de Maldonado, efectuándose una ceremonia de inauguración, dejando librado al uso este nuevo aeropuerto. El martes 20 de diciembre se iniciaron los servicios internacionales entre El Jagüel y el Aeroparque de Buenos Aires, así como la recepción de aviones civiles de todo el país.

Los Diputados que representaban a zonas del interior del país, permanentemente bregaban para que PLUNA atendiera las localidades principales de dichas zonas, sin tener mucho en cuenta los perjuicios económicas que pudieran resultar de esos servicios, no obstante era permanente el asedio a los Directores del organismo para que implantaran o reanudaran los vuelos. Algo así pasó con San Gregorio y Tacuarembó, se habían abandonado esas escalas en la ruta a Rivera y se reiniciaron nuevamente el 24 de noviembre de 1960. En esa oportunidad el vuelo lo efectuó el Cte. Saúl Garín en uno de los DC-3 que estaba en orden de vuelo, de los tres en esa condición; Garín a esa altura del año ya había recomenzado sus tareas como Comandante presupuestado, al haber terminado las de instructor, cosa que no ocurrió con el Cte. Nilo A. Zerpa, quien, como se había adelantado, ingresó en CAUSA. Las paradas en San Gregorio fueron muy esporádicas, pocas veces bajaban o subían pasajeros, no cubriéndose ese destino la mayoría de las veces; con Tacuarembó se cumplió con mayor asiduidad.

En el año 1960 se transportaron 218.445 pasajeros en todos los aviones de las líneas de PLUNA, habiendo aumentado más de un 48% con respecto al año anterior, la mayoría en las líneas internacionales. En este período el organismo dio un pequeño beneficio económico de tres millones, seiscientos mil pesos.

Al comienzo del año 1961 los itinerarios de PLUNA, de acuerdo a la Resolución N°28.042 del Poder Ejecutivo, del 7 de febrero de 1961 eran los siguientes:

Servicios internos:

Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Vichadero - Rivera. Con un vuelo diario redondo, menos domingos.

Montevideo - Rivera - Artigas. Con cuatro vuelos redondos semanales.

Montevideo - Salto - Artigas. Con dos vuelos redondos semanales.

Montevideo - San Gregorio - Tacuarembó - Rivera. Con dos vuelos redondos semanales.

Montevideo - Paysandú - Salto - Bella Unión. Con dos vuelos redondos semanales.

Montevideo - Paysandú - Salto - Artigas. Con cuatro vuelos redondos semanales.

Servicios internacionales:

Montevideo - Buenos Aires. Con cinco vuelos redondos diarios.

Montevideo - Asunción. Con dos vuelos redondos semanales.

Montevideo - Porto Alegre - San Pablo - Río de Janeiro. Con tres vuelos redondos semanales.

Montevideo - Punta del Este - Buenos Aires. Con un vuelo redondo diario.

Buenos Aires - Punta del Este. Con tres vuelos redondos diarios.

Montevideo - Buenos Aires - Paysandú - Salto. Con dos vuelos redondos semanales.

La huelga de los pilotos y sus consecuencias

En la tarde del 6 de abril de 1961, una delegación del personal de vuelo de PLUNA, conjuntamente con el Gerente de Operaciones de Vuelo, Cte. Federico Rodríguez Escalada, se entrevistaron con el Directorio del Ente, haciéndoles saber que los pilotos por razones de seguridad se negaban a seguir volando los aviones Douglas DC-3. La razón invocada para haber tomado esa drástica resolución, fue que esos aviones se encontraban en precarias condiciones, ante la falta de repuestos imprescindibles; avalaban la determinación con el hecho de que había quedado en Salto un DC-3 por fallas en un motor y un Vickers en Buenos Aires por otros problemas. Por todo lo cual a partir del 7 de abril se paralizaron los vuelos por razones de seguridad.

Planteada así la situación se convino en designar una comisión encargada de examinar los DC-3, la que quedó integrada por el Gerente General Interino y Secretario del Directorio Sr. Raúl Adami (el Ing. Roberto M. Langón había sido separado de su cargo meses atrás, a raíz de un sumario que le fuera instruido por motivos funcionales), el encargado del Taller Sr. Francisco O. Bentancort y dos pilotos designados sobre el terreno, en el mismo Aeropuerto de Carrasco. La comisión inmediatamente se puso en funciones, trabajando hasta las cinco de la mañana del día 7 de abril, terminando por conocer las razones que asistía a los pilotos y disponiendo algunas medidas que permitían que los vuelos pudieran salir al otro día en rutas de emergencia; sin embargo no pudo ser, al ir radicalizándose el conflicto, pues los pilotos de los Vickers, entendiendo que el problema debía ser considerado en un todo, se solidarizaron con sus colegas de los DC-3, paralizándose de esta manera totalmente los servicios.

Los diarios de la oposición aprovecharon la coyuntura para tratar de transformar el conflicto en una cuestión política, atacando la posición de las mayorías, tanto del Consejo Nacional de Gobierno (culpándolos de poner trabas y dilaciones en la aprobación del presupuesto de PLUNA), como del propio Directorio del Ente, de modo que esto pareciera algo novedoso y no se tratara de un mal endémico y añejo en el organismo, el cual venía arrastrándose desde antes de su nacimiento como Ente Autónomo, tratando de impulsar con estos ataques una intervención en el Directorio, la que era propiciada por un sector de los pilotos.

Al otro día, diez y ocho pilotos elevaron una nota al Directorio, solicitando un peritaje internacional y además dando cuenta de que ninguno de ellos volaría los aviones de PLUNA hasta tanto no fueran revisados por técnicos de la Douglas y de la Vickers-Armstrong. A su vez la Asociación de Pilotos de PLUNA comunicó este planteamiento de cosas a la I.F.A.L.P.A. (International Federation of Airlines Pilots Associated).

Paralelamente a todo este movimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil canceló los certificados de aeronavegabilidad de los aviones de PLUNA.

El Directorio tratando de ir paliando la situación, ante esta avalancha de problemas implantó una serie de medidas con el fin de acomodar

el panorama, tratando de mantener la autoridad y la disciplina, pero a la vez tomando algunas determinaciones para dar solución a la cuestión planteada por los pilotos como: la designación de Interventor del Departamento Técnico al Inspector General de PLUNA, Sr. Mario Artagaveytía, quien a la vez oficiaba como Encargado del Departamento de Operaciones de Vuelo, al haberse separado de ese cargo al Cte. Federico Rodríguez Escalada, por haberse plegado a la huelga desde el primer momento; repuso en sus sitios a cuatro funcionarios de la Gerencia de Mantenimiento, quienes habían sido alejados de su función, se trataba del Gerente Sr. Virgilio Tiboni y los técnicos Sres.: Fernando Sasco, Emilio Calderara y Gerónimo Sorrentino.

Esta lucha sindical que paralizó a PLUNA, cuyo origen fue el estado insatisfactorio de los aviones, lo cual a primera vista pareciera totalmente razonable: por seguridad y lógica, sin embargo tuvo otro modo de ver las cosas desde el lado de los técnicos, quienes no solo se defendían diciendo que los aviones estaban en orden de vuelo con certificado de aeronavegabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sino también que las fallas que aparecían, muchas veces eran ignoradas por la Gerencia de Mantenimiento, debido a negligencia de los pilotos, que simplemente no anotaban en los libros de vuelos esas novedades, o que no las dejaban bien especificadas.

Entre las causas concretas que se manejaron en la prensa en esos días, de la falta de fundamento en el manejo del mantenimiento del organismo, se puso como ejemplo el siguiente episodio: viniendo un Vickers de Asunción, en su ruta uno de los cuatro motores evidenció un recalentamiento, lo cual obligó a que el Cte. del vuelo decidiera detenerlo (ponerlo en bandera), solicitando a Carrasco que cuando llegara lo estuviera un técnico. Cuando aterrizó la aeronave, el que apareció a controlarla fue un ayudante de mecánico, quien opinó que debía desmontarse el motor, a lo cual se opuso el Cte. Al día siguiente los técnicos comprobaron que la falla no tenía entidad, reparándose en contados minutos.

También la falta de repuestos y partes adecuadas por la carencia de importaciones debido a la inexistencia de divisas u otras causas económicas, incidían en el mantenimiento correcto de los aviones, usándose en determinadas circunstancias recambios existentes en plaza para otras máquinas adaptados a las aeronaves; un ejemplo de ello eran los frenos de los DC-3, los que se usaban de camiones amoldados a los aviones, no siendo lo mismo que los originales, pues al poco tiempo no frenaban.

El 12 de abril el problema de PLUNA se comenzó a tratar en el Senado, con exposiciones de legisladores de los partidos de oposición, entre ellos el Senador socialista José Pedro Cardoso, quien aseguró que dos meses atrás una delegación de pilotos se apersonó al Directorio de PLUNA señalándole la situación en que se encontraban los aviones del organismo. Nuevamente se trató el tema en esa cámara el 14 de abril, decidiéndose en esa sesión designar una Comisión Investigadora, para que estableciera los motivos de la paralización de los servicios de PLUNA, proponiéndose que la integraran cinco miembros, los Senadores: Carlos María Penadés, Guillermo Stewart Vargas y José Bove Arteaga, por la mayoría; Fermín Sorhueta y Francisco Antúnez, por la minoría. La cual debería expedirse en un plazo de treinta días, comenzado inmediatamente a trabajar interrogando al Directorio, jerarcas, técnicos y pilotos del organismo.

No obstante esta medida del Senado, el Poder Ejecutivo con fecha 21 de abril intimó al Directorio de PLUNA para que solucionara esta cuestión, dándole el plazo perentorio de 48 horas para el restablecimiento de los servicios. Ante esta situación el Directorio tomó dos medidas urgentes. Se envió al Sr. Artagaveytia a Río de Janeiro con el fin de que gestionara ante la compañía de aviación Cruzeiro do Sul, con la cual PLUNA mantenía lazos comerciales, el envío a Montevideo de tres mecánicos de DC-3, capacitados para el control de los aparatos Douglas del Ente; asimismo se solicitó urgente a la fábrica Vickers Armstrong de Gran Bretaña un técnico para la verificación de los Vickers - Viscount. Y la segunda disposición que se resolvió, dado que varios copilotos de DC-3 tenían discímiles ideas en cuanto al mantenimiento de la inactividad laboral, fue ofrecer a dos Primeros Oficiales, quienes ya estaban desde tiempo atrás prontos, luego de haber pasado todos los requerimientos para su promoción, el ascenso a Comandantes de DC-3, lo cual fue aceptado por estos. Se trataba de los pilotos Víctor Alvarez y Javier Gasperi, los que fueron convocados por el Vocal del Directorio Sr. Arturo Olivieri, encargado de trasmitir este ofrecimiento. La primera medida que tomaron los flamantes Comandantes fue efectuar el 23 de abril vuelos de prueba a dos de los DC-3: el CX-AGE y el CX-AQC. Los vuelos de línea se reiniciaron el 24 de abril, volando el CX-AQC el Cte. Alvarez en vuelos al litoral y el CX-AGE el Cte. Gasperi en vuelo a Rivera, acompañados por copilotos que no se plegaron al paro. Al siguiente día, como Gasperi encontró las mismas fallas que los otros Comandantes al CX-AGE en su vuelo a Rivera, canceló el servicio a Rivera por Treinta y Tres - Melo y Vichadero que se iba a efectuar, sumándose a los huelguistas.

El 25 de abril iniciaron los controles a los DC-3 los técnicos de Cruzeiro y el 26 el de la Vickers. En ese mismo día el aviador civil

nacional Sr. Ernesto Deal Smith cumplió gestiones de mediador oficioso, sin que sus contactos tuvieran éxito. Sin embargo la situación se iba clarificando, en esos días el Sr. Virgilio Tiboni, Gerente de Mantenimiento, había elaborado un plan de reestructuración completo de ese servicio, el cual puesto en conocimiento de los Comandantes en conflicto, fue aprobado por estos, comunicando que si se ponía en práctica estaban dispuestos a ocupar nuevamente sus puestos.

Por la prensa opositora trascendían noticias de las actividades de PLUNA y de sus escasos vuelos al interior, enfatizando sus problemas si los había, como el ocurrido el 29 de abril con el DC-3 CX-AGE, aparato que iba la mando del Cte. Víctor Alvarez, con los copilotos Juan A. Barú y Humberto H. Hernández, Evaldo Lena de Radio Operador y Raúl Alvarez de Comisario. Haciendo el itinerario hacia Melo, en la escala de Treinta y Tres falló un magneto de uno de los motores; el Primer Oficial Barú, con sus conocimientos de mecánica y su iniciativa, ayudándose con una lima de uñas, desarmó el magneto y solucionó el problema en cuarenta minutos, continuando el vuelo sin más novedades. Por supuesto esto que no pasa de una anécdota, que quizá haya impresionado el pasaje, se supo como ejemplo del mal estado de los aviones, cuando la verdad es que este tipo de fallas podían ocurrir muchas veces en aquellas nobles máquinas.

El 30 de abril los técnicos brasileños dieron la aprobación a tres Douglas DC-3 para su puesta en funcionamiento. Por otra parte el Directorio dispuso que el Inspector General del Organismo, Sr. Mario Artagaveytia se hiciera cargo de llevar a cabo el plan de reformas que diseñó el Sr. Virgilio Tiboni. Con esta medida y la verificación de los aviones por los mecánicos extranjeros, el personal de vuelo había logrado el objetivo que se había propuesto cuando se declaró en conflicto, por lo cual quedó normalizada la situación en los servicios al interior, recomenzándose esos vuelos el día 3 de mayo de 1961. Con los Vickers la demora fue mayor pues el técnico inglés no había finalizado las inspecciones a ese material.

De esta manera había finalizado este conflicto laboral, con la aquiescencia de los pilotos a las medidas tomadas por el Directorio, las cuales contemplaban los puntos que habían solicitado y les brindaban las garantías de seguridad pedidas en su momento. Esta conquista del personal navegante dejó un sabor amargo en el personal de mantenimiento, que se sintió menoscabado moralmente, demorando muchos años en volver las aguas a su curso.

Mientras tanto continuó actuando la Comisión Investigadora del Senado, interrogando a todos los protagonistas de esta situación, demo-

rándose la finalización de las actuaciones, por lo tanto el pronunciamiento terminal.

Los vuelos a Buenos Aires se reiniciaron el sábado 13 de mayo con dos servicios diarios en DC-3, los cuales continuaron con este tipo de máquina hasta que comenzaron a funcionar los Vickers en la semana siguiente, luego de la finalización de la revisación que realizó el técnico británico y los vuelos de prueba a los dos aviones que estaban funcionando antes del conflicto, CX-AQO y CX-AQP, pues el CX-AQN había quedado desmantelado desde 1960, aparato que se fue canibalizando para mantener los otros dos en orden de vuelo, luego de la falta de un repuesto que demoró en llegar desde su país de origen; justamente en esos días comenzaron a llegar los recambios para rehabilitar esta aeronave, habiéndose recibido en Carrasco veinte cajones para tal fin.

Como en los primeros tiempos y tal continuó por siempre, PLUNA al igual que otras aerolíneas efectuaba vuelos especiales, «charter» u otros denominativos semejantes (solamente los vuelos taxis que se practicaron al principio desaparecieron), como el realizado el sábado 15 de junio de 1961 abordo de un Vickers que iba al mando del Cte. Miguel Gilardoni, con Francisco Otero de Copiloto, Blanco Muñoz de radio - operador, Américo Morlino de Comisario, Norma Wanke y Olga Pita de «Stewardesses». Ese vuelo que partió a las 22 horas de Carrasco, al cual es difícil de calificar, podríamos llamarlo de presentación de la moda para la próxima temporada de verano. En efecto, ese fue el motivo del servicio que prestó PLUNA durante sesenta minutos en la noche de aquel sábado, a varias casas comerciales de Montevideo que manejaban la moda en aquellos años, que presentaron mientras el avión volaba sobre el Río de la Plata, Punta del Este y Montevideo, mallas de baño «Opaline» y conjuntos diseñados por manos femeninas uruguayas, calzado de «Novus Creaciones», etc., que demostraron a los invitados cuatro hermosas modelos, todo amenizado con la música de la tradicional «Casa Praos» con servicio de lunch de la no menos tradicional confitería «La Mallorquina»; durante el vuelo CX-16 Radio Carve transmitía las instancias de esta presentación de la nueva colección estival.

Las tribulaciones del Directorio de PLUNA en 1961 no finalizaron con la terminación de la huelga de los pilotos, todavía faltaba considerar el informe de la Comisión Investigadora del Senado, que no salía a luz; además como si esto fuera poco en la Cámara de Diputados también se interesaban por la marcha del organismo en forma crítica, dentro de una de las fracciones del partido de Gobierno. El Diputado Dr. Pantaleón L. Astiazarán de la UBD (Unión Blanca y Democrática) planteó en el mes

de junio de 1961 una interpelación al Ministro de Industrias y Trabajo Dr. Angel María Gianola de quien dependía PLUNA, efectivizándose la entrada a sala de dicho Ministro el 7 de agosto, con la presencia del Presidente de PLUNA Sr. Silvestre Landoni y escaso número de Diputados. La intervención del Dr. Astiazarán comenzó con varias denuncias de hurtos que se efectuaron en el organismo, según una información que el Vocal del Directorio Sr. Arturo Olivieri le hiciera personalmente, por lo cual se había decretado tiempo atrás un sumario administrativo y se dio intervención a la Justicia, sin que hasta ese momento saliera nada a luz de todo ello; continuó el interpelante dando cuenta de que en los aviones Vickers en su viaje a Asunción llevaban muchos asientos vacíos y muchos cajones de whisky ocupando esos espacios y también dijo que en una oportunidad iban 8 ó 9 pasajeros y 54 cajones de dicha bebida, sin más irregularidad que la de preferir el whisky a los pasajeros; luego se refirió al «desquicio administrativo» que reinaba en el Ente, revelado entre otros por el propio Vicepresidente de PLUNA Tte.Cnel.(PAM) Ademar Prego Alonso, según consta en actas del Directorio, donde se denuncian desobediencias e indisciplinas de funcionarios, omisiones de informes, etc.; recalcando el interpelante que, «todos estos hechos demuestran que en PLUNA existe la más completa anarquía y que el Ente ha entrado en pleno tirabuzón». El motivo de la interpelación, según el Dr. Astiazarán, era para que el Ministro informara sobre lo que pensaba hacer el Poder Ejecutivo ante estos hechos y los que el propio Gobierno había denunciado ante el Parlamento. Al cederle la palabra al Ministro, este solo pudo comenzar su discurso, diciendo que en aquel momento subsistían las irregularidades y en ese momento la Cámara quedó sin número, no pudiendo fundamentar su afirmación, dándose por terminado el acto.

La aspiración de PLUNA para establecer servicios aéreos a los Estados Unidos comenzó en 1961

Antes de mediados del año 1961 el Directorio de PLUNA formuló una solicitud al Poder Ejecutivo para establecer servicios aéreos a los Estados Unidos, avalada por sus asesores especializados. Además a requerimiento del Directorio el especialista en Derecho aeronáutico Dr. Alvaro Bauzá Araújo se expidió a mediados de junio de 1961, acerca de esta solicitud aprobándola, dado que normalmente los trámites para la obtención de las autorizaciones se demoraban 3 ó 4 años en aquella época. Postergar este pedido, según el Dr. Bauzá, hubiera implicado establecer la posibilidad para que empresas nacionales solo de nombre, luego de obtener la autorización del gobierno uruguayo en base a una legislación anacrónica y no protectora de los intereses nacionales en este ámbito, aplazarían definitivamente la aspiración de PLUNA, etc., etc. Por lo cual, finalizaba, existían claras razones de política aeronáutica nacional e internacional que aconsejaban el pedido efectuado por PLUNA, del que se hará uso oportunamente en las circunstancias o condiciones que también mencionaba que se hubieran satisfecho las necesidades internas e internacionales regionales.

Como se puede colegir después de leer estos argumentos, parecería que en aquel temprano y ya lejano período del Ente, en pocos años quedaría en condiciones de llegar a los Estados Unidos con los aparatos adecuados y competitivos, cosa que hoy nos parece harto difícil, no porque faltara capacidad en el personal, pero sí material y económica, en la forma en que estaba encarado el organismo. No obstante no sabemos si por justificar cargos o desviar la atención o por otra causa desconocida, sus asesores estuvieron de acuerdo con el Directorio en fomentar en el Poder Ejecutivo esta determinación.

Lo cierto es que el 5 de diciembre de 1961, por la Resolución Nº29.976, el Poder Ejecutivo se decidió a otorgar la autorización para establecer y explotar los servicios aéreos de pasajeros, correo y carga entre Montevideo y Miami en los Estados Unidos, con escalas en Buenos Aires, Santiago, Lima, Guayaquil y Panamá; y además entre Montevideo y Nueva York, con escalas en Porto Alegre, San Pablo, Río de Janeiro, Belén, Puerto España y Miami; con una frecuencia de dos vuelos redondos semanales en cada una de las líneas mencionadas. Solo supeditada esta autorización a los permisos que deben acordar los gobiernos de los estados interesados. Se fijó un plazo de seis meses a partir de la notificación de la resolución, para que PLUNA iniciara el servicio autorizado. De más está decir que aún hoy estamos esperando la iniciación.

En ese año de 1961, PLUNA cumplió veinticinco años de su creación. Entre los eventos del programa conmemorativo, se previó un concurso de afiches o «posters» que evocaron la fecha del 20 de noviembre de 1936. Este concurso tuvo lugar en el mes de setiembre, el jurado estuvo integrado por representantes de ADIPUVEN, PLUNA y los concursantes, quienes fueron respectivamente los Sres.: César Bisio; Raúl Adami y Eduardo Espíndola; y Arq. Alberto Muñoz del Campo. El triunfador resultó ser el Lema «Fiesta 1» perteneciente al Sr. Ayax A. Barnes. Igualmente el organismo acuñó una medalla evocativa celebrando la fecha.

Para conmemorar este aniversario se invitó especialmente al ex Ministro de Gran Bretaña en Uruguay en el momento de la fundación de PLUNA, Sir Eugen Millington- Drake; como sus ocupaciones le impidieron venir a Montevideo, en su lugar acudió Lady Effie, su esposa, que viajó desde Europa.

El principal festejo tuvo lugar el domingo 19 de noviembre de 1961, con una gran cena servida en el Parque Hotel, estando presentes entre otros: los fundadores de la compañía, hermanos Márquez Vaeza, Lady Effie, el Presidente del Senado Juan Carlos Raffo Frávega, el Ministro de Defensa Gral.Modesto Rebollo, el Inspector General del Ejército Gral. Omar Porciúncula, el Presidente del Tribunal de Cuentas Escr. Estéban Rostagnol Bein, el Director General de Aeronáutica Civil Ing. Agr. César A. Piacenza, el Sub Director Aldo García Calvo, el Presidente de la Cámara de Aeronáutica Gral. Tydeo Larre Borges, los primeros pasajeros, ex Directores, funcionarios, invitados, etc., los que fueron agasajados por los Directores del momento y el Jefe de Relaciones Públicas y Propaganda Sr. Eduardo Espíndola.

A su vez la Asociación de Funcionarios de PLUNA que presidía el Sr.Weimar Gorón, festejó con una reunión el 25 aniversario, haciendo uso de la palabra en el momento culminante su Presidente. Actos similares se repitieron en todas las localidades donde PLUNA tenía servicios.

La determinación del Directorio de PLUNA de llegar con sus aviones a los Estados Unidos se vio confirmada por la Resolución del Poder Ejecutivo aprobándola, de acuerdo a la que se pudo ver anteriormente. Por lo tanto, luego de efectuar los correspondientes contactos epistolares, el 25 de mayo de 1962 partieron para los Estados Unidos autoridades y técnicos del organismo, con el fin de ajustar detalles en aquel país para la instalación de la línea, como si todo fuera corriendo sobre rieles y solo faltaran pequeños arreglos para encarar tal desafío, sabiendo que no había posibilidades de adquirir o conseguir aviones adecuados, o la forma de poder negociar con alguna gran empresa de aviación convenios o tratos factibles, acordes a los estatutos de PLUNA. Evidentemente no estábamos preparados todavía para sobrepasar esa valla que nos obligaba la falta de recursos, como tampoco lo estábamos para llegar a los Estados Unidos.

Los problemas que generaban los Douglas DC-3 a la Gerencia de Mantenimiento se complicaban día a día a medida que estos excelentes aparatos envejecían o por lo menos así pensaban los responsables de conservarlos en orden de vuelo. La cuestión era que, a pesar de su relativa decrepitud todavía se les consideraba insustituibles para la operación en las pistas que tenía el país en aquellos años. Sin embargo varios pensaban que había que superar esa barrera que imponía la pobreza de nuestros aeródromos del interior adquiriendo aviones de última generación turbohélices, los cuales con seguridad impulsarían a modernizarlos (era aquello del huevo y la gallina cual era primero?). Quizá así se pensó cuando se adquirieron los D.H.Heron y luego hubo que venderlos por el fracaso de su desenvolvimiento en campaña.

El hecho es que hubo una llamada a licitación pública el 28 de mayo de 1962 para la compra de aviones bimotores turbohélices y sus repuestos, cuya apertura se efectuó el 26 de julio de ese año. Solamente dos empresas presentaron ofertas: Waldron y Cía que representaba a la fábrica Handley-Page Ltd. de Gran Bretaña, para su avión Dart Herald de 56 asientos; y Mario S. Musso en representación de Fairchild Strato's Corporation (Fokker de Holanda), para su avión Friendship F-27 de 44 asientos. Se formó una Comisión de Compra que presidía el Gerente General Ing. Roberto Langón, para el estudio de las ofertas. Aunque la propuesta del Dart Herald era muy ventajosa, a buen precio y buena financiación, se desestimaron ambas ofertas por unanimidad de la Comisión, que manifestó que se oponía a la adquisisción de aviones turbohélices por el problema de las pistas.

En esos días llegó a Carrasco un avión Dart Herald, con el fin de demostrarlo a PLUNA. A pedido del Vice-Presidente, Tte.Cnel. Ademar Prego, el Cte. Nilo A. Zerpa lo probó en un vuelo a Melo, donde los pilotos inmediatamente después del despegue en el vuelo de regreso, con una carga regular, pararon un motor manteniéndose en el aire y ascendiendo sin inconvenientes.

En el año 1962 la Gerencia de Relaciones Públicas del organismo y las Comisiones vecinales de las diferentes ciudades que servía PLUNA en el interior, organizaron una serie de concursos entre los jóvenes, con el objeto de premiar aquellos que se hubieran destacado en el año 1961. Los que resultaron ganadores entre los liceales, escolares, empleados de comercio, obreros viales, etc., tuvieron como galardón visitas durante cuatro a días Montevideo, con todos los gastos pagos; en las visitas estaban incluidas todas las dependencias de PLUNA. De esta manera el Ente cumplía una misión social con estos jóvenes, que se fueron relevando por buena parte del año, llegando de lugares sino distantes , apartados, como San Gregorio de Polanco en Tacuarembó: Bella Unión en Artigas: Vichadero en Rivera, etc.,etc. No sabemos si esos gastos eran solventables con la economía siempre tan deteriorada del Ente.

Los itinerarios internos y al exterior en 1962 en invierno y verano, continuaron semejantes al año anterior, habiéndose solicitado al Poder

Ejecutivo y a las autoridades argentinas una escala en Mercedes, Uruguay, en los vuelos 901/902 (Montevideo - Buenos Aires - Mercedes - Paysandú - Salto y viceversa).

Al corresponder en noviembre de 1962 las elecciones nacionales, varios jerarcas de la administración pública, al acercarse esa fecha, presentaron renuncia a sus cargos para dedicarse de lleno a la contienda política. Eso fue lo que aconteció en PLUNA con los Sres. Silvestre Landoni, Presidente del Directorio y Francisco Areco, Vocal, quienes dimitieron a sus puestos a fines de setiembre de 1962 y fueron sustituidos el día 8 de octubre por los Sres.: Luis A.Vargas Brito y Juan Luis Puntigliano, respectivamente, los que fueron impuestos en esos cargos por el Sub Secretario del Ministerio de Industria y Trabajo Dr. Aller Pesquera.

Nadie esperaba lo que iba a pasar veinticuatro horas después de este relevo, pero estamos seguros que el terrible y doloroso accidente que enlutó a todo el personal de PLUNA, debe haber sido un rudo golpe para el flamante Presidente del organismo.

El trágico accidente del 9 de octubre de 1962

El DC-3 CX-AGE estuvo en el taller por varios meses mientras le efectuaban el «overhaul» o revisión general, al haber completado otras 5.000 horas de vuelo. Al finalizar los trabajos correspondientes a este tipo de control (incluido la realización de tareas de reparación de superficies enchapadas y móviles enteladas, según licitación y labores efectuados a fines de 1961 y principios de 1962), fue necesario y conducente hacer un vuelo de prueba del avión, como terminación de la verificación que realizara el Sr. Raúl Duarte, técnico inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con el fin de otorgar el certificado de aeronavegabilidad; por lo cual el 9 de octubre de 1962 a la hora 15:00 se decidió hacer dicho vuelo en Carrasco.

Como tantas veces que se efectúan estos vuelos, acompañan a los pilotos y al inspector varios de los mecánicos que tuvieron la responsabilidad de las obras. Por eso en ese día partieron en el CX-AGE además de su tripulación compuesta por el Cte. Hugo Cenoz, el Primer Oficial Ruben Americola y el Inspector Raúl Duarte, los técnicos especializados: Adolfo Caraballo, Wilson Cossatti, Pelegrino Escotto, Antonio Soria, Angel de Lima, Alfredo González Goñi y Emilio Ferrazzi (que era despachador). El despegue se produjo a las 15 y 5 horas en la pista larga O5-23 (hoy 06-24), ya en el aire, alguna turbulencia hizo corregir al Cte. la posición más baja del ala derecha y comenzó la tragedia, pues lamentablemente como

concluyó más adelante la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fines de 1962, con el estudio del accidente, inadvertidamente en el «overhaul»,...» por un error de mantenimiento, ya que si bien las conexiones de cables de comando del alerón eran correctas desde las columnas de mando hasta los triángulos de conexión, se había invertido la conexión de dichos triángulos a los cables que continúan hasta la cruz diferencial del alerón, lo que provocaba el funcionamiento invertido de todo el sistema...»; lo cual hizo que al pretender enmendar la inclinación del ala, esta ladeara o tumbara más, hasta que tocó el suelo, desprendiéndose con la caída del avión e incendio inmediato a unos quinientos metros de la torre de control, más adelante del punto en que se unen las tres pistas de Carrasco, quedando entre las pistas «05» y «09». Sus infortunados tripulantes perecieron carbonizados.

El Directorio de PLUNA reunido en el aeropuerto decidió hacerse cargo del gasto de los sepelios y designó, sin perjuicio de la investigación oficial, una comisión para investigar las causas del accidente, la que fue integrada por los Sres.:Cte. Raúl Rodriguez Escalada, Ing. Enrique Jurado y Cte. Collins Martin; también nombró al Dr. Aramís Gómez Berisso para que instruyera el sumario administrativo respectivo.

El informe completo del accidente se dio a conocer por la prensa el día 3 de enero de 1963; en él además de analizarlo y estudiarlo, la Dirección General de Aeronáutica Civil dio una serie de recomendaciones a PLUNA y por extensión a las otras líneas nacionales (CAUSA y ARCO), para que se ejerciera un control más riguroso prevuelo sobretodo cuando se probaba los comandos observando la corrección de los movimientos (hacia qué lado tenían que subir o bajar los alerones cuando se bajaba o subía la rueda de control y viceversa).

Luego de haber efectuado los cursos oportunos con los vuelos de línea en DC-3, en los cuales el Cte. Ricardo Fúster fue el instructor, rindieron en noviembre de 1962 la prueba correspondiente para comandantes de DC-3, los Primeros Oficiales: Juan A.Barú, Pedro I. González, Oscar Y.Míguez y Aníbal Tabárez, ante un tribunal examinador integrado por los Ctes.: Juan José Ferrara, Angel Figueroa y Héctor Huget, ascendiendo todos a esa categoría.

Nuevos aviadores. Cambia el Directorio

En diciembre de 1962 se hizo un llamado a concurso entre los aviadores profesionales para cargos de Primer Oficial, dando límite de presentación el 12 de diciembre. A este llamado, como pasó con el anterior, se presentó un alto número de pilotos a disputar las vacantes existentes.

por lo cual la Gerencia de Operaciones de PLUNA solicitó y obtuvo del Consejo de Educación Secundaria, el uso para la prueba escrita de los salones del Liceo N°15 en época de vacaciones del verano de 1963, que está situado en la Avda. Alfredo Arocena N°1919.

Luego de finalizados esos exámenes, se comenzó las pruebas en entrenador sintético Link C-3, en el entrepiso de la aeroestación del Aeropuerto de Carrasco y a su terminación se pasó a las de vuelo, que se realizó en el Navion CX-ANE.

Gracias a la amistad que unía al Cte. Juan José Ferrara con el Sr. Julio César Lestido (aviador civil y representante de una famosa marca de automóviles alemanes),este cedió en préstamo a la Gerencia de Operaciones de PLUNA, un salón de su gran local de ventas y exhibición en la calle Cerro Largo, para que en dicho salón llevaran a cabo el curso teórico de vuelo los seleccionados en los concursos, el cual tuvo una duración de más de ocho meses, es decir que se extendió por todo el año 1963.

Los pilotos que efectuaron el curso teórico fueron en orden alfabético: Alejandro Burci (Piloto Aviador Civil Profesional recibido el 1° de noviembre de 1955), Eduardo Franco (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1951), Julio Gutiérrez Graña (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1959), Washington Gutiérrez (Piloto Aviador Civil Profesional recibido el 30 de enero de 1953), Enrique Maurente (Piloto Aviador Civil Profesional recibido el 5 de diciembre de 1962), Honorato Pisoni (Piloto Aviador Civil Profesional recibido el 18 de enero de 1946), Washington Saldivia (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1959) y Armando Tayler (Piloto Aviador Civil Profesional recibido el 10 de enero de 1956). Todos ellos comenzaron a volar como copilotos de DC-3 en línea aérea, en abril de 1964, menos Saldivia, quien lamentablemente falleció antes, en un accidente motociclístico.

La línea de Río de Janeiro con sus escalas en Porto Alegre y San Pablo, fue perdiendo pasajeros en la primera, Porto Alegre, lo cual motivó que PLUNA la suspendiera a partir del 22 de enero de 1963 por la Resolución del Poder Ejecutivo N°33.047, pensando en reactivarla más adelante; sin embargo la situación no mejoró en el correr del año también para las otras dos escalas, por lo que hubo que reducirlas a partir del 24 de setiembre por la Resolución del Poder Ejecutivo N°34.670, que autorizó a solicitud del organismo las siguientes periodicidades: un vuelo redondo semanal entre Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro; y un vuelo redondo semanal entre Montevideo y San Pablo.

Con el accidente ocurrido en octubre de 1962, el organismo al perder uno de los seis aviones DC-3 con que contaba, al cual se le había finalizado una revisión general, es decir se les había dedicado buena parte de rubros y tiempo del taller, tuvo que reorganizarse y tratar de suplir esas carencias, suspendiendo temporariamente algunas líneas, las que convocaran menos pasajeros y no tuvieran un interés social, por no ser lugares apartados y de difícil acceso, como podían ser: Vichadero o Bella Unión. Todo lo cual llevó a que el 7 de mayo de 1963 por la Resolución del Poder Ejecutivo N°33.762, a solicitud de PLUNA, suprimiera temporariamente las dos frecuencias semanales que hasta ahora efectuaba entre Montevideo - Buenos Aires - Paysandú - Salto y viceversa.

Ligado al cambio de gobierno producido el 1°de marzo de 1963, el cual continuó dentro del Partido Nacional, pero en otra fracción diferente, la Unión Blanca y Democrática (UBD), hubo una serie de relevos en los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados a partir del mes de junio de 1963, haciéndose cargo de la dirección de PLUNA los siguientes Sres.: Ing. Manuel Ferrería Brugulat, Presidente; José A. Otamendi, 1°Vicepresidente;Dr.Humberto Costa Ithurralde, 2°Vicepresidente; Waldemar Bastos, Director; y Gral. Carlos Bartolomé Herrera, Director. Este directorio se reunió durante los cuatro años de su mandato una vez por semana, pues uno de sus miembros, el Dr.Costa Ithurralde, abogado de San José, venía a Montevideo solamente para la reunión semanal y luego retornaba a su ciudad. De más está decir que, los conocimientos o experiencia para dirigir una línea aérea de los nuevos miembros era totalmente inexistente. De todos, el único que tenía nociones aeronáuticas era el Sr. Bastos, que era aviador civil.

El nuevo Directorio de PLUNA heredó una situación conflictiva con el funcionariado, que en realidad era semejante en todos los Entes Autónomos, pues se venían realizando paros por problemas presupuestales en su conjunto. En una reciente asamblea efectuada por la Asociación de Funcionarios de PLUNA, se había acordado la elaboración de una plataforma de mejoras presupuestales y laborales que gravitó durante todo el año en la marcha normal del organismo, exigiendo una serie de aumentos, compensaciones, primas, sueldos mínimos, inclusión de sueldos especiales, afiliaciones colectivas de funcionarios y familiares en centros de asistencia, redistribución del personal, etc.,etc.; ¡fijando la vigencia de todas estas reivindicaciones con retroactividad a partir del 1°de enero de 1963!.

Ante esta escalada de pedidos con los subsiguientes paros preventivos, la Asociación de Pilotos de PLUNA, en presencia de una detención de actividades decretada por los funcionarios en esos días, declaró: que las dificultades económicas y financieras del Estado exigían soluciones

enérgicas, originales y eficientes para lograr una adecuada salida a la crisis y que todos la debían enfrentar constructivamente, con soluciones totales, por la creación de fuentes de trabajo, el pleno empleo, etc.; y finalizaban asegurando que: reclamar aumentos de sueldos solamente, no es la forma más conveniente de encarar el problema y daban, según sus pareceres, sino soluciones, formas de actuar sin perturbar la marcha normal del organismo cosa que con el correr de las semanas y los meses no se consiguió, por el contrario se complicó desembocando en una larga huelga como se podrá ver más adelante.

El presupuesto elevado por el organismo al Poder Ejecutivo para ese año que corría de 1963 había tomado una gran magnitud, con un volumen que excedía los 93 millones de pesos (el cual para la época era considerable), teniendo un déficit 58 ó 60 millones.

En él, el funcionariado del Ente había puesto sus esperanzas de reivindicaciones, así mismo el Directorio le adjudicó ciertos beneficios para el futuro del organismo, como podía ser la compra de aviones para la expansión de sus líneas aéreas.

En la reunión del Directorio realizada el 8 de noviembre de 1963, se resolvió por unanimidad utilizar la asignación presupuestal con destino a la compra de máquinas y autorizó la adquisición de dos aviones: un Vickers, cuyo costo era de aproximadamente $ 6:000.000 de pesos y un Douglas DC-3 cuyo valor era de aproximadamente $800.000. Con estos nuevos aviones el Directorio tenía el propósito de encarar la ampliación de sus líneas, uniendo Punta del Este con Córdoba, Rosario y Mendoza en la República Argentina, teniendo como aeropuerto la Base de Laguna del Sauce, la cual estaba en proceso de bituminización de la pista norte-sur, la que sería usada por los Vickers, abandonando el empleo del aeródromo de El Jagüel.

Con estas perspectivas se hizo un llamado a precios el 20 de noviembre de 1963, para la adquisición de un avión Vickers Viscount y un avión Douglas DC-3, según las condiciones que se podrán retirar en la Gerencia General de PLUNA. Este llamado, como se podrá ver más adelante, se transformó y materializó en la compra de cinco aviones DC-3. Los vuelos a Córdoba y Rosario se hicieron años más tarde.

La huelga del funcionariado de PLUNA

En esos días de noviembre de 1963 se unió a los problemas que aquejaban al organismo, por la demora en la aprobación del presupuesto del Ente, con paros parciales y asambleas del funcionariado, otras dificultades ajenas a la voluntad, tanto del Directorio, como de los empleados de PLUNA. El 24 de noviembre hubo un temporal con fuertes vientos en Carrasco, que hizo destrozos en varios aviones; una casilla de cierto tamaño, la cual fue arrancada de su base y arrojada contra un DC-3 de PLUNA, que a su vez los vientos lo movieron embistiendo a otro similar también del organismo, y, como si esto fuera poco, al día siguiente, al ser remolcado por un tractor, uno de los DC-3 entró en colisión con otro, sufriendo ambos desperfectos, lo que llevó a que se iniciara un sumario para individualizar a los responsables, pues este tipo de accidente se había venido reiterando, según el Directorio, lo cual hizo que la relaciones, que no eran buenas con los mecánicos se complicaran aún más, en esos momentos en que los ánimos estaban caldeados por la situación en que se hallaba la aprobación del presupuesto, el que no había sido presentado en el acuerdo semanal el Consejo Nacional de Gobierno, por el Ministro de Industrias y Trabajo.

El citado proyecto de presupuesto fue aprobado por el Consejo Nacional de Gobierno a principios de diciembre de 1963, en ese momento pasó a las manos del Ministro de Hacienda, Contador Raúl Ybarra San Martín, quien lo paralizó al encontrar un déficit mayor al acordado. Por esta causa los funcionarios no pudieron cobrar sus sueldos del mes anterior, acentuándose su malestar; por el mismo fundamento el Directorio no obtuvo los rubros necesarios para hacer frente a obligaciones acuciantes que se arrastraban de meses atrás.

Esta situación no podía desembocar en otra cosa que en una paralización de actividades, para obligar a que las autoridades de PLUNA y del Estado solucionaran de una vez esta condición tan anómala, y eso fue lo que ocurrió. Primero, la Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay (OTAU) que integraba el personal de PLUNA que trabajaba en el Dpto. Técnico de Carrasco y aeródromos del interior; personal del servicio de tráfico, de radio de abordo, comisarios, maleteros, etc.; en asamblea celebrada la semana anterior (10 de diciembre) , había decretado una huelga por tiempo indeterminado a partir del día miércoles 18 de diciembre de 1963 a la hora cero. Es decir que daban varios días de plazo para la finalización de los problemas con el presupuesto y su total aprobación. Segundo, al no haberse solucionado en el plazo indicado, se declaró la huelga, que comenzó ese miércoles 18; se paralizaron todos las aeropuertos del país, solo se atendió el vuelo 502 que volvía de Río de Janeiro con una delegación brasileña que participó en un encuentro de fútbol a beneficio del Dr. Caritat.

El 21 de diciembre los administrativos de PLUNA adhirieron a la huelga decretada por OTAU, por lo cual las oficinas del organismo cerra-

ron sus puertas. Los únicos que no se solidarizaron fueron los aviadores, pero como era imposible movilizar los aviones, todo el Ente estaba paralizado. Mientras corrían los días se realizaban paros solidarios de la Federación Ferroviaria y de la Mesa Coordinadora de Entes Autónomos y Servicios Desentralizados.

Increíblemente, mientras la huelga continuaba y los aviones no volaban, en la prensa se comenzó una campaña de propaganda de los servicios directos de PLUNA en Vickers a San Pablo y Río de Janeiro sin escalas a partir del 27 de diciembre.

El Ministro de Hacienda introdujo modificaciones al presupuesto ya aprobado por el Consejo Nacional de Gobierno; uno de los problemas más difíciles de resolver lo constituía el aumento del pago de las compensaciones, lo cual hacía que no se encontrara una solución. El Consejo Nacional de Gobierno lo volvió a estudiar el 7 de enero de 1964 con las modificaciones del Ministro y lo volvió a aprobar, sin embargo esto no contribuyó a encontrar un arreglo al conflicto, el que se había vuelto día a día más complejo luego de su vigésimo segundo día. Finalmente la Federación Ferroviaria y la Mesa Coordinadora de Entes Autónomos, llevaron a cabo una mediación entre el Directorio y el Funcionariado, llegando a un acuerdo total sobre la distribución del rubro compensaciones, que era lo más problemático, culminando el 9 de enero de 1964 con la aceptación de la fórmula por el Directorio a partir de la fecha 1° de enero de 1963. El conflicto se levantó el 10 de enero a las 13:00 horas.

En esos momentos PLUNA disponía de cinco aviones DC-3, de los cuales estaban en orden de funcionamiento tres. De los tres Vickers estaban volando dos: el CX-AQO y el CX-AQP.

Los itinerarios eran los que estaban en vigencia desde el 25 de noviembre de 1963:
Servicios nacionales y el vuelo 901/902 del litoral, con aviones DC-3:

Vuelo 1/2 a Salto y regresaba: lunes, miércoles, jueves y viernes.

Vuelo 3/4 a Rivera y regresaba: todos los días menos los domingos.

Vuelo 5/6 a Melo y regresaba: todos los días menos los domingos.

Vuelo 7/8 a Treinta y Tres, Melo, Vichadero, Rivera y regresaba: martes, jueves y sábado.

Vuelo 9/10 a Paysandú y regresaba: todos los días menos domingos.

Vuelo 21/22 a San Gregorio y Tacuarembó y regresaba: lunes, miércoles y viernes.

Vuelo 23/24 a Artigas y regresaba: lunes, miércoles, jueves y sábado.

Vuelo 25/26 a Artigas y Bella Unión y regresaba: martes y viernes.

Vuelo 91/92 a Salto, Paysandú, Mercedes, Buenos Aires (vuelo 901/902) y regresaba: martes y sábado.

La novedad en este itinerario fue con los vuelos 91/92 y 901/902, que se hicieron al revés de como se efectuaban hasta que se suspendieron en mayo de 1963.

Servicios internacionales con aviones Vickers:

En el año 1963/64 no se realizaron vuelos a Punta del Este, al no haberse terminado la bituminización de la pista norte-sur en Laguna del Sauce, habiéndose abandonado los vuelos a El Jagüel en DC-3 desde y hacia Buenos Aires.

Vuelo Montevideo - Buenos Aires y regresaba: cinco viajes redondos diarios.

Vuelo 501/502 a San Pablo y Río de Janeiro y regresaba al otro día: martes y viernes.

Vuelo 703/704 a Asunción y regresaba: lunes y jueves.

Cada tanto tiempo se hacía o pretendía hacer en PLUNA una reorganización del manejo de los talleres, con el fin de buscar su mejor marcha, sin que en general se diera sobre la tecla precisa, a pesar de la cantidad de técnicos, mecánicos, obreros, etc. con que contaba la Gerencia de Mantenimiento (en febrero de 1964 con 290 funcionarios). El 14 de febrero en la tarde se paralizaron los trabajos en el hangar de Carrasco, para poner en posesión de sus cargos a los técnicos que en el futuro harían efectiva la reorganización del Departamento de Producción del Ente, en su faz técnica. En ese día se comenzó un acto con palabras del, Director Gral. Carlos Bartolomé Herrera, quien expuso los lineamientos del plan de reorganización estructurado por la Gerencia General y estudiado y aprobado por una Comisión Especial designada por el Directorio. El Director Dr. Humberto Costa Ithurralde, que también estaba presente invistió con los nuevos cargos a los siguientes profesionales y técnicos: Encargado del Despacho de la Gerencia del Departamento de Producción, Inspector General Mario M. Artagaveytia, mientras dure la licencia por enfermedad del titular Virgilio Tiboni; Ingeniero Jefe de Taller y Mantenimiento, Ing. Industrial Jaime Coll; Ingeniero Jefe de Ingeniería e Inspección., Ing. Ind. Guarany Cabrera; Ingeniero Jefe de Comunicaciones y Electrónica, Ing.Ind. Dante Giannattasio; y Jefe de Taller y Mantenimiento, Ing.Ind. Enrique Jurado.

Capítulo 16

LA EPOCA DE LOS VICKERS
1958 - 1964

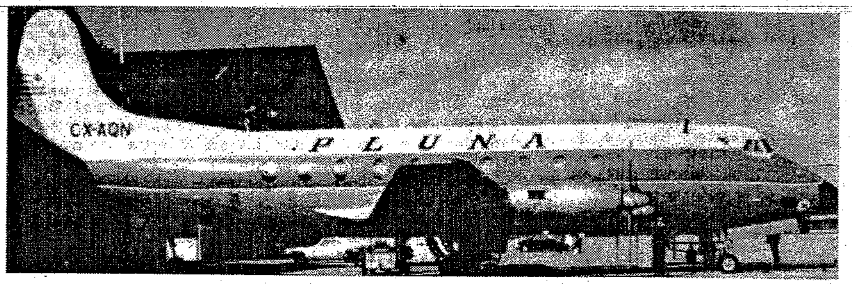
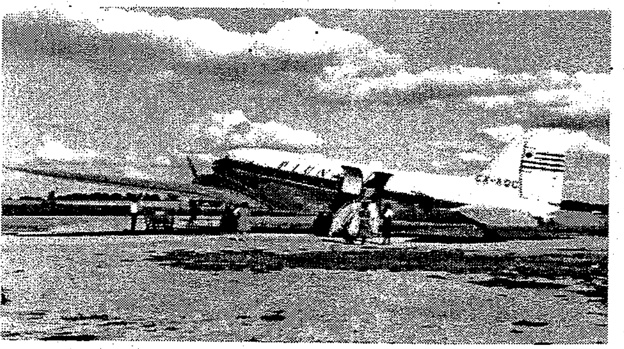


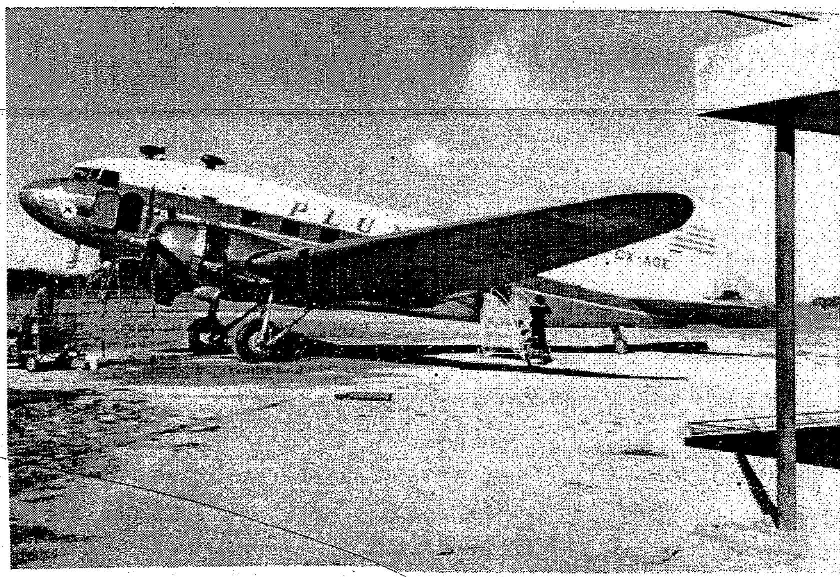
Foto presumiblemente tomada en Inglaterra LAW en castellano.
Circa 1958.

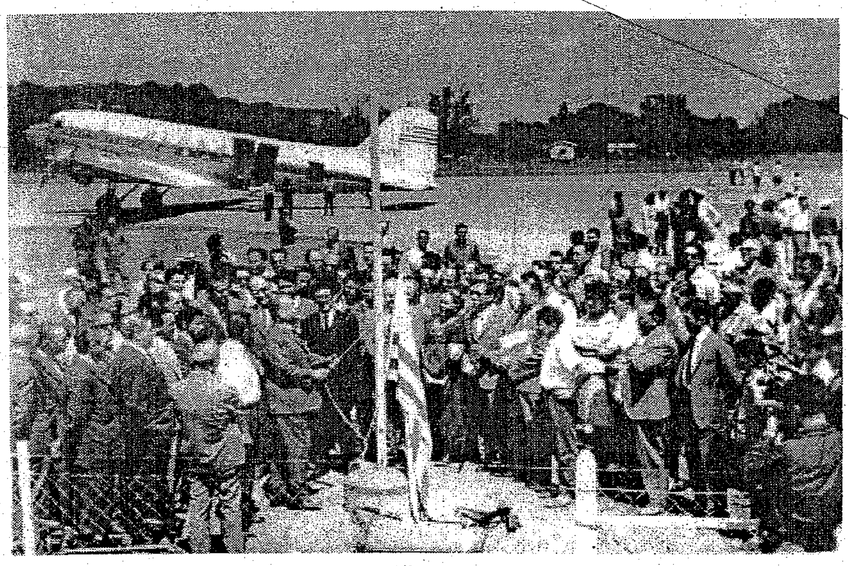


Paysandú, Avión con el esquema de pintura de PLUNA
Ente Autónomo.
Fotografía tomada en setiembre de 1959.
Colección
Nery Mendiburu.



Paysandú, abril de 1960.
Colección Nery Mendiburu.


Paysandú, 17 de mayo de 1960.
Colección Nery Meneburu.


Inauguración de EL JAGÜEL 17 de diciembre de 1960.

CAPITULO 17

PLUNA

LA EPOCA DE LOS VICKERS 1964 - 1970

SEGUNDA PARTE

La adquisición de aviones DC-3

El Directorio de PLUNA desestimó el 26 de enero de 1964 las propuestas ofertadas en el llamado a precios del 20 de noviembre de 1963, por lo oneroso que resultaría para el Ente. Pero ante la imperiosa necesidad de contar con aviones DC-3 para servir las líneas internas y asegurar la regularidad de los vuelos y la creciente demanda de cargas, resolvió en la reunión de la mañana del 20 de febrero de 1964, la adquisición de tres DC-3, dos para pasajeros y uno para carga y escuela de pilotos; sin perjuicio de un futuro llamado a licitación para aviones turbohélices nuevos, de dos y cuatro motores. Los DC-3 serán seleccionados en los Estados Unidos y Gran Bretaña por el Gerente de Operaciones de Vuelo Cte.Ing. Jorge Camou y un experto en célula quienes viajarán a esos países la semana entrante, según el comunicado del Directorio del Ente realizado ese mismo día. El Ing. Camou partió para Inglaterra y los Estados Unidos y se abocó a la difícil tarea de seleccionar e inspeccionar aviones usados, yendo hasta Hawai con ese objeto.

Mientras tanto, como para demostrar lo difícil que es manejar una empresa de transportes aéreos, los problemas no dejan de surgir día a día y no solo con los aviones o el personal, de la misma forma con la infraestructura aeroportuaria se generan dificultades. PLUNA desde tiempo atrás utilizaba en los vuelos a Rivera el aeródromo de Santana do Livramento, gracias a una concesión especial del Gobierno brasileño, en esos días de febrero de 1964 las autoridades de ese país amenazaban con prohibir las operaciones de los aviones del organismo. Finalmente el 3 de marzo de 1964 suspendieron los aterrizajes de los aparatos uruguayos en ese aeródromo; ese mismo día marcharon a Río de Janeiro el Director Dr. Humberto Costa Ithurralde y el Asesor en Derecho Aeronáutico del Ente, Dr. Alvaro Bauzá Araújo con el fin de realizar gestiones ante las autoridades brasileñas relativas a la utilización del campo de Livramiento. Las diligencias de ambos abogados en Río de Janeiro tuvieron éxito y se fir-

mó un acuerdo con dichas autoridades, de solamente un año para operar del otro lado de la frontera, de acuerdo a lo informado por el Director Dr. Costa Ithurralde a su regreso; los vuelos a Rivera se reiniciaron el 11 de marzo.

Esta dificultad con el aeródromo de Rivera llevaba varios años entre las cosas pendientes de PLUNA, pasando de un Directorio a otro la futura solución, siempre esperando la ayuda económica del Estado, sin que este se manifestara. No era fácil un desenlace rápido y feliz con este problema y se arrastró por unos cuantos años más, a pesar de la Comisión Pro Aeropuerto que se formó en el Consejo Departamental, con las fuerzas vivas de Rivera, cuyos miembros visitaron a los Ministros de Obras Públicas y de Defensa Nacional y a otros jerarcas de la Administración Pública, conjuntamente con Directores de PLUNA, sin que se lograra nada con estas movilizaciones.

A principios de abril de 1964, como se había adelantado, comenzaron a volar en línea los nuevos Primeros Oficiales de DC-3, que habían finalizado los cursos preparativos para esa categoría de aviadores.

El mantenimiento de los servicios que prestaban los Vickers en los vuelos al exterior se vinieron complicando tempranamente en 1964 y ya a mediados de febrero fue necesario suspender por unas semanas la frecuencia a Río de Janeiro (que era la que convocaba menos pasajeros), reanudándola el 10 de marzo. Nuevamente hubo que suspender esa frecuencia y disminuir las de Asunción y Buenos Aires a partir del 7 de marzo, al pasar el Vickers CX-AQP a inspección general con pintura, cambio de tapizado y alfombras, revisación y comprobación de los efectos de la corrosión, etc.; quedando pronto a mediados de julio, reanudándose los vuelos a Río y normalizándose los de Asunción y Buenos Aires a partir del 20 de ese mes.

La novedad diferente con este tipo de aparatos fue el bautismo el sábado 20 de junio del CX-AQO, «General Artigas Protector de los Pueblos Libres», en homenaje al bicentenario del nacimiento del Prócer. Ofició de madrina en esa oportunidad la Sra. Sara Puga de Giannattasio, esposa del Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, estando presentes los anteriores Presidentes y Directores de PLUNA.

En el interín, el Cte.Ing.Jorge Camou había regresado de Europa y los Estados Unidos, luego de haber revisado e inspeccionado treinta y ocho aviones Douglas DC-3 y C-47. El Directorio en base a los informes del Cte. Camou decidió el 13 de abril adquirir dos DC-3 en Inglaterra y continuar estudiando otras ofertas de los Estados Unidos por tres aparatos semejantes. Finalmente el 4 de mayo el Directorio aprobó la compra

de cinco Douglas DC-3, dos en Inglaterra y tres en los Estados Unidos, por una suma aproximada a U$S 150.000, a pesar de la observación que efectuó el Tribunal de Cuentas.

La primera de estas máquinas llegó a Carrasco el 17 de junio de 1964 a las 19 y 20 de la noche, luego de un vuelo transatlántico. Habían partido de Londres el 5 de julio con una tripulación de la firma vendedora «Handley Page» y tuvo que desviarse hacia la ruta del Pacífico, ya en América, al no haber autorizado las autoridades brasileñas su sobrevuelo a ese país. Se trataba de un Douglas C-47B-35-DK, Nº de fabricante 33392, que había pertenecido a la USAAF (United States Army Air Force) con el Nº de serie 44-77060, luego a la RAF (Royal Air Force) con el NºKN682, más tarde matriculado en Inglaterra G-AMNL, y después en Italia en octubre de 1961 I-TAVO, aquí se le registró con las marcas CX-BDB, hoy está en exhibición en el Museo Aeronáutico; fue uno de los dos DC-3 de los cinco adquiridos que voló en línea para PLUNA (el otro fue el CX-BDH), lo hizo en casi todo el año 1965. Este aparato vino sin documentación, con la matrícula I-TAVO, como tenía un embargo por 23.000 libras, se pensó que tendrían que actuar los abogados, todo se aclaró el 7 de julio cuando llegaron sus documentos sin más problemas, se había demorado en Italia la anulación de la matrícula por motivos de lentitud burocrática. Inmediatamente se le comenzó una inspección y preparación, que incluía pintura general con los colores de PLUNA.

El segundo avión de procedencia británica llegó a Carrasco el 30 de julio de 1964 a las 18 y 15, también traído por una tripulación de la firma vendedora desde Londres, fue recibido por un grupo de jerarcas del organismo, entre quienes estaban el Gerente General Ing. Roberto Langón y el Inspector General Mario M. Artagaveytia. Se trataba de un C-47A-1-DK, Nº de fabricante 12083, que había pertenecido a la USAAF con el Nº de serie 42-92298; luego a la RAF con el Nº FZ 549; más tarde a la KLM, matriculado en Holanda PH-TDV, PH-UEV, PH-TDV nuevamente y PH-BDA; y por último en Italia I-TAVE; aquí se le registró con las marcas CX-BDA para el «ferry», nunca voló en línea para PLUNA, fue usado como fuente de repuestos.

Los restantes Douglas C-47/DC-3 se trajeron de los Estados Unidos, adquiridos a la empresa West Coast Airlines de Seattle, estado de Washington, pequeña (para los Estados Unidos) línea aérea de esa zona del oeste (estados de Washington y Oregon) que se desprendió de tres de sus catorce DC-3. Los créditos de PLUNA para pagar los tres aviones se abrieron el 20 de julio de 1964. El Ing. Camou fue

el encargado de recepcionarlos en Portland, estado de Oregon y en Seattle estado de Washington.

Fueron traídos en vuelo «ferry» por tripulaciones de PLUNA. A raíz del nombramiento de las dotaciones para hacerlo, hubo una situación enojosa entre los pilotos de los Vickers, que fueron los designados y los pilotos de los DC-3, que se quedaron. Resulta que los primeros tuvieron que reentrenarse unas horas en DC-3, horas que les fueron abonadas como extras, perjudicando a los pilotos de DC-3, quienes reclamaron las horas de vuelo perdidas, siendo apoyados por el Director de la minoría Gral. Carlos Bartolomé Herrera, el que se había opuesto al citado nombramiento. Además, como era lógico pensar, los pilotos de DC-3 no quedaron muy contentos con quedarse en Montevideo, pues un vuelo «ferry» de esa categoría es profesionalmente siempre bien recibido, además se salía de la rutina de los viajes al interior del país.

Los pilotos partieron el 17 de julio y el 10 de agosto de 1964 llegó a Carrasco por la ruta del Pacífico el primero de los aviones desde Seattle, vino al mando de los Ctes.:Raúl Rodríguez Escalada y Mario Añorga. Se trataba de un C-47-DL, Nº de fabricante 4000, que había pertenecido a la USAAF con el Nº de serie 41-18362 y a la West Coast Airlines con la matrícula NC58589, aquí se le registró con las marcas CX-BDF para el «ferry», nunca voló en línea para PLUNA, fue usado como fuente de repuestos.

El segundo DC-3 que vino de los Estados Unidos, arribó a Carrasco el 1° de setiembre de 1964 desde Portland, Oregon, por la ruta del Pacífico, vino al mando de los Ctes.: Federico Rodríguez Escalada y Jorge Schell. Se trataba de un C-47A-70-DL, Nº de fabricante 19212 que había pertenecido a la USAAF con el Nº de serie 42-100749 y a la West Coast Airlines con la matrícula NC62373, aquí se le registró con las marcas CX-BDG para el «ferry», nunca voló en línea para PLUNA, fue usado como fuente de repuestos.

El tercer DC-3 que vino de los Estados Unidos arribó a Carrasco a fines de setiembre de 1964 desde Seattle, Washington, por la ruta del Pacífico, vino al mando de los Ctes.:Juan José Ferrara y Jorge Camou. Se trataba de un C-47A-20-DK, Nº de fabricante 12863 que había pertenecido a la USAAF con el Nº de serie 42-93000 y a la West Coast Airlines con la matricula NC91D52, aquí se le registró con las marcas CX-BDH y se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves el 13 de diciembre de 1965 (posiblemente luego de la terminación de su puesta a punto y pintura), voló en línea para PLUNA.

El Presupuesto. Licitación. Problemas entre grupos de pilotos. Inauguración de las pistas de Laguna del Sauce

La inflación en todos los órdenes de la vida complica el funcionamiento normal de una nación y de cada una de sus entidades. PLUNA por supuesto no escapaba a esto y con mayor índice que en otros organismos del Estado, pues como es razonable pensar, sus gastos e insumos son en buena parte en moneda extranjera o divisas, tanto en sus líneas interiores como en las exteriores y, sus recaudaciones (venta de pasajes y otros servicios) por lo menos en las interiores, eran en moneda nacional, con tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo, las cuales nunca estaban al día, con referencia al movimiento de los cambios. Los sueldos de sus funcionarios así como la previsión de gastos, como en todos los Entes Autónomos, era de acuerdo a un presupuesto anual, el que cada año con el aumento de la inflación era un problema proyectar su confección, pues lo difícil radicaba en la financiación, buscando medios más o menos adecuados para ello, tratando de ceñirse a las directivas del Gobierno. El hecho era que todos los años se vivía un problema similar, en el cual intervenían, además de los naturales del organismo, factores políticos que perturbaban o enrarecían su estudio. El análisis y preparación del presupuesto de 1964, a semejanza de años anteriores, se arrastró por buena parte de sus meses con fuertes implicancias políticas. Se presentó con un aumento considerable teniendo en cuenta el año 1963, sin embargo se logró sin conflictos gremiales, aprobándose el 16 de setiembre con aumentos al funcionariado de 35%, 30% y 25%.

El Directorio persistía en la idea de extender sus líneas internacionales, sin lograr todavía afianzar o consolidar las existentes por poca disponibilidad de medios aéreos, a pesar de tener un Vickers casi nuevo, el CX-AQN, parado por falta de repuestos al habérsele canibalizado para mantener los otros dos en funcionamiento. Se continuaba pensando en volar a los Estados Unidos, para lo cual se movilizó el Directorio ante los poderes públicos, en procura de una renovación del permiso ya caduco que le permitía realizar servicios a Miami y Nueva York, ahora con la novedad de la ayuda que significaría un «pool» con Aerolíneas Argentinas, para lo que se habían hecho tratativas y estudios con esa empresa estatal argentina. Asimismo se proseguía manteniendo la posibilidad de la apertura de una línea a La Paz y Lima pasando por Asunción, para lo cual se había solicitado autorización al Poder Ejecutivo. Todo lo que implicaba la adquisición de aviones con las características necesarias para competir en esas rutas.

Todo esto llevó a que se hiciera un nuevo llamado a licitación a mediados de 1964 para la compra o arrendamiento de aviones bimotores turbohélices o cuadrimotores convencionales, el que fue abierto el 20 de agosto. Se presentaron varias firmas ofreciendo Handley Page su biturbohélice Herald; Fokker el F-27 Friendship, biturbohélice; Fairchild Strato Corporation, con el biturbohélice F-27A; British Eagle International con el cuadrimotor convencional, DC-7F, DC-6 y DC-4; y Kwiatoski Aircraft con el Douglas DC-6. Como pasó anteriormente todo quedó en la nada y todavía no se ha volado ni a Lima ni a los Estados Unidos.

Existía una evidente separación entre los pilotos de Vickers y sus colegas de DC-3, que en determinadas circunsatancias se transformaban en pequeños conflictos, como ya había ocurrido cuando los pilotos de los Vickers fueron a buscar los DC-3 a Estados Unidos, o en otros casos con orígenes semejantes como pasó el 12 de octubre de 1964 en que PLUNA suspendió todos los vuelos al interior, por motivo de un entredicho ocurrido entre el Cte.Ing. Jorge Camou, Gerente de Operaciones de Vuelo y Mario M. Artagaveytia, Inspector General a cargo de la Gerencia de Producción de Carrasco. Tal entredicho nació cuando el Cte. Camou planteó a Artagaveytia que lo incluyera a él y al Cte. Angel Figueroa en la nómina de pilotos de DC-3, pese a ser pilotos de Vickers, lo que provocó una reacción y repudio de sus colegas de DC-3, el cual se sumaba a lo que había acontecido poco tiempo atrás con la traída de los aviones de los Estados Unidos. Artagaveytia no permitió que se incluyera a Camou y Figueroa en dicha nómina e intervino el Gerente General Ing. Roberto M. Langón quien suspendió los vuelos y al Cte. Camou. El problema no era nuevo pues días atrás Artagaveytia había suspendido disciplinariamente a Camou por otra cuestión, sin que el Directorio lo ratificara. Tampoco terminó allí, días más tarde, el 10 de noviembre, el Directorio recibió al Director de la Escuela de Vuelo, Cte. Juan José Ferrara y a otros Ctes. de Vickers, pues se había creado otra situación enojosa, al ser recusado como tal el Director de la Escuela de Vuelo e instructores por parte de los Ctes. de DC-3. Eran dos mundos diferentes y no se podían integrar a causa de intereses egoístas.

En el verano 1963/64, PLUNA no había efectuado vuelos a Punta del Este desde y a Buenos Aires, al no poder usar sus Vickers en Laguna del Sauce y resultar anti-económica la utilización de los DC-3 (los cuales operaban en El Jagüel), frente a los modernos biturbohélice AVRO 748 de Aerolíneas Argentinas, que usaban la pista más corta de Laguna del Sauce este-oeste. Ante ese estado de cosas, PLUNA hizo un convenio con los Ministerios de Obras Públicas y Defensa Nacional y con la Comisión

Nacional de Turismo para reparar y colocar una capa asfáltica a la pista más larga de Laguna del Sauce norte-sur a fin de poder usarla con sus Vickers en el verano 1964/65. Dichos trabajos se extendieron por buena parte de 1964 y finalmente estuvieron prontos en diciembre, realizándose el vuelo inaugural el 18 de ese mes con invitados entre quienes se encontraban el Presidente de Aerolíneas Argentinas Sr. Guillermo Zinny, el Director General de Aviación Civil de la República Argentinas Sr. Héctor Ferreira, el Embájador uruguayo en Buenos Aires Dr. José M. Penco, los Directores de PLUNA, periodistas, etc. A partir de ese día y durante todo el verano se efectuó un vuelo diario redondo en esa ruta. En el primer mes de servicio, los aviones del Ente tuvieron en ese itinerario un 95% de ocupación de asientos.

Nuevo Director. Se arrienda un Constellation a CAUSA. Entra en «overhaul» el Vickers CX- AQO. Nuevos aviadores

En el mes de noviembre de 1964 falleció el Director Sr. José A. Otamendi que ocupaba el cargo de 1er. Vicepresidente del Directorio. Para sustituirlo fue designado por el Poder Ejecutivo el Sr. Rogelio Mercapide, quien tomo posesión del puesto el 11 de enero de 1965, investido por el Sub-Secretario del Ministerio de Industrias y Trabajo, Dr. Leo Carozzi, estando presente en la ceremonia el Consejero Nacional de Gobierno Dr. Carlos Ma. Penadés, todo el Directorio de PLUNA y amigos del Sr. Mercapide.

En cada verano el movimiento de viajeros aumenta tanto en el ámbito nacional como en el internacional, eso se da en Uruguay y en todo el mundo, por causas semejantes que pueden ser las vacaciones estudiantiles y las licencias anuales. En el mes de diciembre de 1964, comienzo del verano 1964/65, PLUNA ofreció 22.555 asientos así discriminados: 6.523 al interior del país y 16.032 al exterior. Los asientos ocupados fueron 15.425, divididos en 4.609 internos y 10.816 internacionales; siendo el porcentaje de ocupación de un 70.7% para vuelos internos y de un 67.5% para frecuencias externas, lo cual comparado con el movimiento del resto del año 1964 el sensiblemente superior, aumentando aún más en enero y febrero de 1965.

El 11 de febrero por problemas de mantenimiento quedó fuera de servicio por varios días el Vickers CX-AQP, en plena temporada, lo cual afectó los vuelos al exterior: Asunción, San Pablc y Río de Janeiro, al quedar solo el CX-AQO volando, salvaguardando los vuelos a Buenos Aires. Por otra parte los DC-3, de los que habían en ese momento cuatro

en orden de vuelo, no contaban con los Comandantes necesarios para suplir como paliativo la falta del Vickers en las líneas a Buenos Aires. Esto obligó al Directorio a tomar una decisión polémica para algunos y heroica para otros, por primera vez se resuelve en PLUNA el arrendamiento de un avión para suplir por falta de aparatos propios, con él se efectuarían los vuelos más largos del exterior: Asunción, San Pablo y Río. La solución más rápida y cercana era con CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A) que en esos momentos hacia la línea Montevideo-Buenos Aires-Montevideo, para lo cual contaba con tres aviones Lockheed Constellation 749A cuadrimotores convencionales de sesenta y un pasajeros; el abogado asesor del Ente Dr. Alvaro Bauzá Araújo estudió la forma de realizar el contrato, haciéndolo efectivo por cinco vuelos a un costo de $ 385.000.- (alrededor de 15.400 dólares). A raíz de este arrendamiento hubo un diferendo entre los Comandantes de Vickers y el Directorio, al plantear los primeros la exigencia que en el futuro, si hubiera otro caso semejante se les consulte a ellos antes de tomar una determinación. Los vuelos se hicieron y el CX-AQP al recibir los repuestos que le faltaban quedó funcionando el día 22 de febrero.

Ante la falta de Comandantes de DC-3, se venían analizando varias soluciones a este problema, sin que se tomara la resolución más rápida y menos complicada, que era prepararlos en el mismo organismo durante su marcha normal, como se había hecho hasta ahora. En su lugar se había entrado en tratativas con la empresa brasileña VASP (Viaçao Aérea São Paulo), para lo cual el 18 de febrero de 1965 se trasladaron a San Pablo el Vicepresidente Sr. Rogelio Mercapide con el Gerente de Tráfico Sr. Domingo E. Tassino, para proseguir con las autoridades de esa empresa las negociaciones tendientes a que copilotos de DC-3 de PLUNA se capacitaran en la Escuela de Vuelo de VASP, con el fin de ascender a Comandantes. Asimismo se habló sobre la posibilidad de concretar un acuerdo PLUNA-VASP, por el cual se haría un trueque del Vickers canibalizado CX-AQN por un DC-6, con el que se iniciarían los vuelos a Lima, conversaciones que solo quedaron en eso. Por otra parte se decidió en el Directorio que los cursos se realizaran en la misma PLUNA, comenzando la preparación de sus copilotos el día 25 de marzo.

A pesar de la falta de conocimientos en el manejo de una línea aérea, o sencillamente por extensión, del desconocimiento de los asuntos de la aviación de todo el Directorio de PLUNA, por lo menos existía un espíritu o vocación para tratar de hacer las cosas lo mejor posible, con el asesoramiento que recibían de los técnicos. Claro que a veces esos asesoramientos eran errados y se insistía una y otra vez con elecciones que no

eran aconsejables y que además eran difíciles de llevar a la práctica. Las licitaciones por aviones nuevos o usados es un claro ejemplo de ello. A principios de marzo de 1965 nuevamente se trató el asunto ahora por la compra de cuatro aviones turbohélices, lo cual más adelante, el 30 de marzo, se desestimó al no realizarse el llamado a licitación; pero eso no quedó ahí, se perseveraba con la idea de ir a Lima y el 24 de abril se porfió con la posibilidad de adquirir un Douglas DC-6, lo que fue desechado al tener que enfrentar la cruda realidad de parar el Vickers CX-AQO al llegar este avión al límite de horas a fin de abril de 1965,por lo que era necesario realizarle un «overhaul» correspondiente a las 10.000 horas fuera del país, pues aquí no era posible.

Con esta novedad, inmediatamente los ejecutivos del organismo se pusieron en campaña para ver donde se haría esa inspección, teniendo como base tres propuestas de firmas de Inglaterra y los Estados Unidos. El Directorio decidió el día 19 de mayo de 1965 adjudicar esos trabajos a los talleres de la gran línea aérea United Airlines de los Estados Unidos que prometía entregar el avión pronto en veintiocho días por la cantidad de setenta y nueve mil dólares. Aunque era un poco más cara que sus oponentes ingleses, PLUNA se decidió por la United ante la mayor rapidez de finalizar la tarea. En total, con traslado, viáticos, imprevistos, etc., era necesario disponer de unos cien mil dólares, por supuesto fuera del presupuesto anual del Ente, causa por la cual entraron en tratativas con el Ministro de Hacienda, quien prometió su apoyo para atender esos gastos.

El 27 de mayo a primera hora partió hacia la ciudad de Washington, en los Estados Unidos por la ruta del Pacífico, el Vickers CX-AQO con una tripulación de PLUNA al mando del Cte. Camou, arribando a esa capital sin inconvenientes, donde se hizo entrega del avión.

El «overhaul» se efectuó en tiempo y forma, lo complicado fue conseguir los cien mil dólares para girar a United. Antes de que eso ocurriera regresó a los Estados Unidos el Cte. Camou, como encargado de realizar los vuelos de prueba, acompañado de un Inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Durante las pruebas se encontraron excesivas vibraciones, por lo que hubo que reparar tres hélices de otros tantos motores y además desarmar un motor. Esos trabajos que estaban fuera de la cotización costaron treinta y cinco mil dólares más, por lo cual hubo que esperar que el Banco República enviara esa cantidad, haciéndolo el 24 de agosto y a la vez partieron para los Estados Unidos el Cte. Raúl Rodríguez Escalada y el Ing. Jaime Coll, quienes vinieron en el Vickers de tripulantes.

El 5 de setiembre de 1965 arribó a Carrasco el Vickers CX-AQO, al mando de los Ctes. Jorge Camou y Raúl Rodríguez Escalada, trajo varios cajones de repuestos para el Vickers CX-AQN, el que se había comenzado a recuperar a principios de julio, luego de más de cinco años de haber estado parado.

A medida que fueron quedando prontos, luego de cursar la preparación teórica y práctica, los Primeros Oficiales fueron rindiendo examen, tanto en PLUNA ante los Ctes.: Víctor Alvarez, Juan A. Barú y Saúl Garín, como ante el Inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para ser promovidos a Comandantes de DC-3. El 20 de mayo obtuvieron el brevet «C» línea aérea: Humberto H. Hernández y Jorge Navratil; y el 20 de octubre de 1965: Juan P. Barreto, Zapicán Benavente, Willivald Hrdlicka y Julio C. Monzón.

También por esa época se hizo un llamado entre los aviadores profesionales para llenar diez vacantes de Primeros Oficiales o Copilotos, presentándose un buen número de aspirantes para disputar estos puestos, de los cuales fueron seleccionados ocho, que ingresaron a la Escuela de Vuelo. Estos pilotos fueron los siguientes: Alfredo R. Arrambide (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1964), Néstor Arrigoni (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1961), Eros O. Carbajal (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1959), Osvaldo Mujica (Piloto Aviador Profesional recibido el 11 de enero de 1963), Jorge Pedranzini (Piloto Aviador Profesional recibido el 11 de noviembre de 1965), Raúl Silveira (Piloto Aviador Profesional recibido el 2 de noviembre de 1959) José Raúl Sosa Riera (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1964) y Carlos Escuder (P.A.M. recibido el 21/XII/1959).

En ese año de 1965, no sólo hubo promoción e ingreso de pilotos entre el personal navegante, a principios de agosto Comisarios y Azafatas marcharon a Buenos Aires, donde en una escuela que mantenía la extinta compañía norteamericana Braniff, los Comisarios Carlos Rodríguez y Américo Morlino y la Azafata Inge Hoffmann, conjuntamente con el Jefe de División César Folch, se entrenaron y capacitaron en la forma de atender a los pasajeros de los grandes aviones, con el objeto a su vez de impartir esos conocimientos entre sus colegas de PLUNA. Más adelante, en octubre, ingresó un grupo de cinco Comisarios y cinco Azafatas en la Escuela de Vuelo de PLUNA, quienes habrían sido convocados por concurso en el mes de setiembre.

Las deudas del organismo. Posible acuerdo PLUNA-ALITALIA. Nuevamente problemas con Laguna del Sauce. Puesta en vuelo del CX-AQN

PLUNA mantenía en 1965 deudas en el exterior por un monto de U$S 58.400.-, de las cuales la mayor parte era con la Rolls Royce de Gran Bretaña, a la que debía U$S 35.000.- por repuestos y turbinas para los Vickers; a la filial de la Rolls Royce de San Pablo, Brasil le adeudaba U$S 7.000.- por trabajos y mantenimiento en las turbinas de los Vickers; a la K.L.M. U$S 6.400.- por reparación de repuestos; y finalmente a una firma británica que le había vendido dos de los últimos DC-3 adquiridos, U$S 10.000.- La obligación con la firma Rolls Royce, filial de San Pablo repercutirá en el normal funcionamiento de los Vickers en plena temporada, durante febrero de 1966, como se verá.

Por otra parte las deudas nacionales de PLUNA al 30 de agosto de 1965 ascendía a la cifra de $ 42:404.000.- Sin embargo el Ministerio de Hacienda le debía a esa fecha la suma de $ 56:110.221.95; en consecuencia si Hacienda le hubiera pagado ese adeudo al organismo, este no tendría compromisos internos.

Desde tiempo atrás se especulaba en financiar parte del presupuesto del organismo con las ventas que se podían hacer en los vuelos internacionales, de bebidas, cigarrillos, etc., sin impuestos («entreport»). Se insistía con ello desde varios años atrás, con mayor obstinación cuando se estudiaba cada presupuesto anual, y lo proponían tanto en el Directorio, como en el seno del funcionariado cuando estos encontraban obstáculos para sacar adelante aumentos de sueldo extras, sin encontrar la forma de costearlos. Este asunto quedo zanjado cuando de hecho en agosto de 1965 se aprueban estas ventas.

En octubre de 1965 el Directorio de PLUNA recibió una comunicación de ALITALIA, en la cual se formalizaba una interesante proposición de esta empresa estatal de aviación italiana, ya adelantada en otras notas. Dicha comunicación de esta línea aérea que llegaba a Carrasco desde 1948, fue puesta en conocimiento del Ministro de Industria y Trabajo y el 21 de octubre los Directores de PLUNA concurrieron a la reunión de la mayoría del Consejo Nacional de Gobierno a la que a su vez informaron de la novedad.

En síntesis la propuesta de ALITALIA consistía en poner a disposición de PLUNA aparatos para que, dentro de la cuota que correspondía a la compañía aérea uruguaya en los convenios de explotación de líneas internacionales, pudiera establecer nuevos vuelos, que podían ser a los

Estados Unidos y a Europa. Esos aviones serían «jets» y ALITALIA correría con todos los riesgos en caso de pérdidas, compartiendo las utilidades que arrojara la explotación de estas nuevas líneas con PLUNA, a razón del 50% para cada una de las partes integrantes. Cabe agregar que no sólo los vuelos se realizarían bajo bandera uruguaya, sino que también con el nombre de PLUNA. El convenio sería de unos cinco años de explotación y paulatinamente se integraría al personal especializado del Ente en estos vuelos.

Por supuesto esta casi milagrosa oferta fue recibida por todo el mundo con especial beneplácito y entusiasmo, por lo que se comenzó un estudio serio y profundo de la propuesta de los asesores y técnicos, sobre todo en la parte legal. El Directorio tomó rápidas medidas para conocer a fondo estas proposiciones y ver realmente el tipo de ofrecimiento que se trataba para lo cual envió a Roma al Director Dr. Humberto Costa Ithurralde, donde este entró en contacto con ejecutivos de ALITALIA, quienes le dieron a conocer hasta donde esa empresa se involucraría en inversiones con PLUNA. Concretamente de las ofertas se pasó a posibles arrendamientos de aeronaves, que podrían ser Douglas DC-6B o Aérospatiale Caravelle VI-N de ochenta o noventa pasajeros, para la explotación de servicios regionales de PLUNA, durante la temporada de verano. Asimismo se conversó sobre las posibilidades para obtener la colaboración de ALITALIA para la habilitación del personal navegante y técnico (que fue lo que en realidad se logró a fines de 1966, con los cursos para Comandantes de Vickers que efectuaron cinco pilotos de DC-3). Todo esto fue informado por Costa Ithurralde a su regreso de Italia el 12 de noviembre. Todavía se hizo otro viaje a Roma, esta vez le tocó al Gerente General Ing. Roberto M. Langón, quien partió el 26 de marzo de 1966 con el objeto de ajustar detalles del posible convenio, regresando a los pocos días, pues informó al Directorio el 12 de abril.

El convenio PLUNA-ALITALIA naufragó cuando esta compañía envió dos técnicos italianos a visitar los talleres de PLUNA. El 16 de mayo de 1966 se hicieron presentes en Carrasco, donde no sacaron buenas conclusiones en los tres días que estuvieron observando la organización del mantenimiento de los aviones DC-3 y Vickers; entre otras deducciones que sacaron, anunciaron que, ALITALIA con cinco de sus operarios podían dejar prontos un DC-3 cada 30 días de los ocho que no funcionaban.

Al ir acercándose el verano 1965/66 se comenzó a preparar las condiciones para que el organismo pudiera cumplir su parte en el movimiento turístico hacia y desde Punta del Este. En la faz aeronáutica: con dos

Vickers volando y la seguridad de terminar la recuperación del CX-AQN, canibalizado, antes del final del verano, se estaba en condiciones de afrontar ese desafío. El interrogante surgía con la pista de Laguna del Sauce; ya al final del verano anterior se notaba su deterioro. A mediados de año era evidente que la pista larga norte-sur, en la parte más usada, hacia el sur, era necesario reacondicionar cuatrocientos metros. A principios de octubre PLUNA contribuyó con trescientos cincuenta mil pesos para su reparación, comenzándose los trabajos. Todo hacía pensar que en pocas semanas estaría en condiciones, pero no fue así; además hubo que restaurar la aeroestación para lo cual PLUNA y la Comisión Nacional de Turismo aportaron cada una con cincuenta y nueve mil pesos. Recién el 7 de enero de 1966 quedaron terminados los trabajos de restauración de la pista, comenzándose con los vuelos diarios de los Vickers.

Poco duró la reparación de la pista, el 29 de marzo apareció una fisura y hubo que clausurar las operaciones con Vickers. Como se habían vendido ocho vuelos anticipadamente y dada la poca disponibilidad de DC-3, luego del ciclón del 24 de marzo que averió tres de los cuatro que funcionaban, se tomó la determinación de que dicho vuelos ya vendidos se cumplieron hasta Montevideo y de allí en ómnibus a Punta del Este.

Al haberse recibido las partes y repuestos necesarios para volver a poner en funcionamiento nuevamente el Vickers CX-AQN, los que fueron traídos desde los Estados Unidos en el CX-AQO, se encaró la recuperación de esa aeronave totalmente canibalizada y abandonada en lo referente a pintura, tapizado, radios, etc. El Vickers CX-AQN, único que no había sido bautizado, se paró en 1960 «por una pequeña pérdida de combustible en el ala izquierda»; practicado un examen, se comprobó que, debido a una falla de fábrica, se había perforado el tanque de plástico ubicado en el interior de esa ala; inmediatamente se cursó un urgente telegrama a la Vickers-Armstrong de Inglaterra, solicitando el repuesto y, como contestación se recibió un cable en el que la empresa señalaba que ese repuesto había cambiado de denominación, indicaba la nueva y afirmaba terminantemente que debía existir en los almacenes de PLUNA. Así era en realidad, pero cuando fue ubicado y hubiera podido efectuarse la reparación, ya las necesidades de los otros dos Vickers habían hecho que comenzara su «canibalización», despojándolo poco a poco de repuestos fundamentales.

La puesta en orden de vuelo del CX-AQN no fue fácil por lo complejo de su recuperación, arrastrándose por varios meses su armado y finalización de trabajos. Los vuelos de prueba comenzaron a principios de febrero de 1966, efectuados por los Ctes. Jorge Camou y Federico

Rodríguez Escalada. El 19 de febrero la Dirección General de Aviación Civil entregó el certificado de aeronavegabilidad del avión y el domingo 20 de febrero comenzó a volar en la línea a Buenos Aires, luego de casi seis años de estar parado.

La deuda que mantenía PLUNA con la filial de la Rolls Royce de San Pablo, Brasil, aumentada por el ajuste de tres motores de Vickers, siendo ahora de sesenta y cinco mil dólares, fue concluyente para que esta firma no entregara los motores cuando el organismo necesitaba más de ellos, en el mes de enero de 1966, pues en ese momento no se contaba en ningún motor de reserva. La exigencia era de un anticipo de por lo menos veinte mil dólares para devolver dos turbinas. El Ministerio de Hacienda, como se adelantó anteriormente, adeudaba al Ente una fuerte cantidad de dinero, que le hubiera permitido saldar la exigencia sin mayores problemas, como no fue así, hubo que esperar que PLUNA consiguiera esa cantidad, lográndolo recién el 7 de febrero.

Un Huracán deja tres DC-3 fuera de servicio.
PLUNA con un solo DC-3. Renuncia el Director W. Bastos.
El conflicto de los pilotos de Vickers.
Cinco pilotos de DC-3 van a Italia

En la madrugada del 24 de febrero de 1966 se abatió un huracán sobre buena parte del territorio nacional, produciendo innumerables desastres en forestación, construcciones, vehículos y aeronaves. A PLUNA los vientos de más de ciento veinte kilómetros por hora le dañaron tres aviones DC-3, de los cuatro que estaban en funcionamiento. El que salió peor librado y sufrió deterioros más importantes fue el CX-AGD, al cual le cayó una grúa sobre su ala izquierda y fuselaje, produciéndole arrugas en la nariz y en otras partes de la célula, no fue recuperado; en cambio el CX-BDH y el CX-AIJ en pocos días quedaron nuevamente en orden de vuelo, comenzando el 1° de marzo a prestar servicios nuevamente sumándose ambos al CX-AQC, único que estaba volando.

A pesar de la poca disponibilidad de aviones DC-3, el 11 de marzo de 1966 se reiniciaron los vuelos del litoral a Buenos Aires, que se habían suspendido en 1965, haciéndose la ruta Mercedes-Buenos Aires dos veces por semana. Esta decisión puede decirse que fue efímera, por lo menos en este año de 1966, pues no fue posible mantener tres DC-3 en orden de funcionamiento y hubo que rehacer a mediados de abril los planes e itinerarios y aplicar uno de emergencia. Al comienzo de mayo la situación se agravó y solo quedó un DC-3 en orden de vuelo de los diez del organismo, posibilitándose la puesta en funcionamiento de uno más, descartándose los otros ocho. A raíz de esta emergencia, pues así había que considerarla, OTAU (Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay) que aglutinaba al personal de PLUNA que trabajaba en el Departamento Técnico de Carrasco y aeródromos del interior, se dirigió el 10 de mayo por medio de una nota al Directorio del Ente, acusando al Departamento Técnico de no actuar con la diligencia requerida para reintegrar al servicio los ocho DC-3 que no funcionan, algunos desde hace meses (y otros como es sabido nunca lo hicieron).

En julio nuevamente quedó un solo avión DC-3 en orden de vuelo, situación que se repetiría en ese año de 1966 varias veces, al serle imposible al Departamento Técnico mantener más de dos de estos aparatos en funcionamiento, obligando a Operaciones a restringir los vuelos al interior, de tal manera que el Directorio resolvió el 13 de julio, con el propósito de adecuar los servicios a la disponibilidad de aviones, efectuar un solo vuelo diario circular de ida y vuelta al interior del país. Un día se hizo la ruta: Montevideo-Melo-Vichadero-Rivera-Artigas-Bella Unión, ida y vuelta; y al siguiente: Montevideo-Salto-Paysandú-Mercedes-Buenos Aires, ida y vuelta.

El 21 de julio de 1966 renunció a su cargo de Vocal por la minoría del Partido Colorado, en el Directorio de PLUNA, el Sr. Waldemar Bastos, siendo aceptada dicha dimisión por el Consejo Nacional de Gobierno, el 23 de setiembre de 1966.

El 22 de agosto de 1966 PLUNA se vio obligada a cumplir los vuelos a Buenos Aires con los dos DC-3 que funcionaban, en lugar de los Vickers, cancelando los vuelos al interior, en virtud de un conflicto que surgió en OTAU (Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay) al decidir esta agremiación a las 20 horas del 21 de agosto, no prestar ningún servicio a los aviones Vickers, en apoyo de varias reivindicaciones como: patrocinar a los pilotos de DC-3 que recusaron al Director de la Escuela de Vuelo de PLUNA, Cte. Juan José Ferrara y que los ascensos de la tripulación de los Vickers se realicen por el régimen de concurso; la aspiración de que los talleres sean reaprovisionados de repuestos para su mejor funcionamiento y para que los DC-3 paralizados puedan entrar en servicio; y por último en protesta por el nombramiento de nuevos funcionarios en momentos en los que precisamente la situación económica del organismo hacía inconvenientes nuevas incorporaciones.

El paro de las actividades de OTAU duró pocas horas; el Directorio tomó conocimiento de las reivindicaciones de la organización en una reunión extraordinaria que realizó y al día siguiente 23 de agosto se normalizó el servicio con los Vickers.

Este fue el preámbulo de otros conflictos paralelos desatados por los pilotos de los Vickers, que tuvieron lugar en setiembre y en octubre de 1966, dentro de una lucha de poderes y privilegios desatada en el seno del organismo.

Referente a la situación de insatisfacción profesional en el sentido de seguridad de los pilotos de los Vickers, que eran los más experimentados y veteranos de la empresa, «leit motiv» que se repitió muchas veces en esta época de PLUNA, resurgió en ese año electoral de 1966, gracias a una serie de artículos que aparecieron en la prensa opositora al Gobierno (El Diario, El Día, Acción y La Mañana), con mayor énfasis en El Diario a partir del 26 de setiembre, asesorado por Comandantes de Vickers, donde se desnudaba la realidad de las carencias del organismo, en cuanto a la falta de prevención de la seguridad en los aviones, dando el ejemplo del RADAR que no funcionaba en ninguno de los tres Vickers, prácticamente desde siempre, a pesar de contar con un técnico y ayudantes capacitados en los talleres, pero sin elementos de recambio. Esta campaña obligó al Directorio a sacar un Remitido en los diarios, defendiendo su posición. Los hechos que ocurrieron más adelante, están de una u otra forma encadenados a las circunstancias antedichas.

Años atrás, una misión técnica de la compañía holandesa KLM acudió a nuestro país a solicitud del Directorio, ante un reclamo del personal de PLUNA. Aquí esta misión, que costó a las arcas del organismo trescientos mil dólares, hizo una serie de minuciosos estudios sobre las posibilidades de desenvolvimiento de PLUNA como empresa de línea aérea, presentando un plan de organización y actividades, de acuerdo, en pequeña escala, a como funcionaba esa gran y antigua compañía en Europa. Dicho plan fue rechazado el 6 de octubre de 1966 por mayoría en el Directorio, con los votos del Presidente Ing. Manuel Ferrería Brugulat, del Sr. Rogelio Mercapide y del Gral. Carlos B. Herrera, por considerar que su aplicación en nuestro medio no era adaptable.

La decisión que tomó el Directorio por mayoría se transformó en objeto de una polémica con los pilotos de los Vickers que la impugnaron. Estos aparecieron al otro día, 7 de octubre, por medio de una nueva agremiación: Personal de PLUNA Asociado, formado por todos los pilotos de Vickers y cuatro radiotelegrafistas, cuyo Presidente era el Cte. Juan Carlos Conti y el Secretario el Cte. Angel Figueroa, mediante una conferencia de Prensa, donde además de exigir al Directorio que diera conocimiento del plan de KLM y los motivos de su rechazo, informaron sobre algunos aspectos de la situación imperante en el organismo, según sus puntos de vista. Por otra parte trascendió en la prensa la denuncia que

recibió el Consejero de Gobierno de la minoría Sr. Amilcar Vasconcellos de una delegación de pilotos de PLUNA (de Vickers), por la cual se le hacía una serie de graves acusaciones al Directorio, por la negligencia con que se trataban las normas mínimas de seguridad de la empresa; además se le solicitaba que encareciera al Ministro de Industria y Trabajo para que recabara del Directorio la información necesaria al respecto.

En los días subsiguientes continuaron apareciendo artículos en la prensa referente a esta controversia, con declaraciones y reportajes a los Ctes. Federico Rodríguez Escalada y Jorge Camou. También se trató el asunto en el Consejo Nacional de Gobierno, por medio de un informe del Ministro de Industria y Trabajo en donde, según le había participado el Presidente del Directorio de PLUNA, el conflicto derivaba de los problemas que se manifestaban entre los grupos de pilotos de Vickers por un lado y los de DC-3 por otro, radicándose el litigio en los cursos de la Escuela de Vuelo, pues hubiera parecido, según el Presidente Ing. Ferrería, que los primeros provocaban situaciones que perjudicaban la correcta y útil realización de dichos cursos.

La situación tirante entre el Directorio y los pilotos de los Vickers se fue complicando, pues no flaqueaban estos en sus ataques por medio de la prensa, poniendo mayor énfasis en el estado de inseguridad de los aviones. Como las relaciones entre los dos grupos de pilotos continuaba en no muy buenos términos, al sentirse los pilotos de DC-3 postergados en sus aspiraciones de volar los Vickers y por lo tanto en sus pretenciones de mejora profesional, también salieron a la prensa once Comandantes de ellos el 18 de octubre, mediante un largo memorandum, donde se negaba el estado de cosas promocionando desde varios días atrás por los pilotos de Vickers, garantizando el estado de seguridad de los aparatos en PLUNA.

Como corolario de esta situación, el 22 de octubre el Personal de PLUNA Asociado (P.P.A.) determinó no volar los Vickers, quedando estos en tierra. El motivo fundamental que había llevado a esta decisión fue según P.P.A. la alteración del escalafón que hasta ahora se había respetado, al haber dispuesto el Directorio que cinco pilotos de DC-3 realizaran cursos de capacitación de Comandantes de avión Vickers en la compañía ALITALIA; aduciendo P.P.A que siempre se pasaba primero por la categoría de copiloto antes de ser Comandante en este tipo de aparato. Esta supuesta transgresión de categorías, que había exacerbado el celo profesional de los veteranos Comandantes de Vickers, separó aún más ambos grupos de pilotos.

La disposición que tomó el Directorio de enviar a Italia a este conjunto de aviadores fue muy criticada por P.P.A. y por la prensa que los

apoyaba, siendo la mayor censura para el costo de los cursos y los viáticos de cada piloto (unos cuatro millones de pesos), alegando que en el país se podía haber dado esa preparación a un gasto menor. El 1° de noviembre de 1966 partieron para Roma los pilotos de DC-3 seleccionados para adiestrarse en Vickers, los Ctes.: Víctor Alvarez, Saúl Garín, Pedro I. González, Oscar Y. Míguez y Aníbal Tabárez, comenzando a los pocos días de arribar a esa capital.

En esa época por una Resolución Administrativa, estaba prohibido el envío de funcionarios en misión al exterior. El 1° de noviembre el Consejo Nacional de Gobierno notificó (en una Resolución que, curiosamente fue comunicada a PLUNA a destiempo) que los Comandantes de DC-3 no podían viajar a Roma, al igual que cualquier otro empleado público. Ese día los aviadores ya estaban en Buenos Aires y al otro viajaron a Italia. En tanto el Poder Ejecutivo entendiendo que se violó dicha Resolución, resolvió observar a PLUNA por unanimidad, ordenando el retorno inmediato de los Comandantes de DC-3, quienes ya habían llegado a Roma. Finalmente, a pesar de haberse amenazado con la intervención del organismo, se habló del Brigadier Danilo E. Sena para que actuara en nombre del Poder Ejecutivo, no pasó nada y los cinco pilotos completaron sus cursos en ALITALIA.

PLUNA contaba en esos días con dos DC-3 volando (el CX-AIJ y el CX- AQC), pues dos semanas atrás el otro DC-3, CX-BDH, había llegado al límite de horas de vuelo. Dada la paralización de los aviones Vickers por las huelga de sus pilotos, con un DC-3 se hacían los vuelos a Buenos Aires (habiéndose suspendidos los otros al exterior) y con el segundo se hacían las rutas al interior. Cuando se cumplía el 4 de noviembre, siempre de 1966, un servicio de rutina entre Rivera y Carrasco, con el DC-3 afectado a los vuelos del interior, debido a la excesiva vibración de uno de sus dos motores, tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia con un motor en San Gregorio, Departamento de Tacuarembó, estando detenido por varios días en esa localidad, mientras se le cambió el motor en mal estado, quedando los vuelos al interior paralizados.

A todo esto el Directorio exhortó a los Comandantes en conflicto a reintegrarse a sus tareas, haciendo estos caso omiso de ello, por lo cual el Cuerpo resolvió el día 8 de noviembre emplazarlos a presentarse en el término de cuarenta y ocho horas, para que se presentaran a trabajar, bajo apercibimiento de declarar vacantes sus cargos, de acuerdo a lo establecido en el Art. 26 del Estatuto del funcionario. A su vez un día antes al mediodía, se habían reunido en el hall de las oficinas centrales de PLUNA, la Asociación de Funcionarios y la OTAU (Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay) en actitud de reprobación a los Comandantes del P.P.A. en huelga y respaldando a la vez las gestiones del Directorio.

Así mismo el 7 de noviembre renunció a su cargo de Gerente de Operaciones de Vuelo el Cte. Raúl Rodríguez Escalada, fundamentando su decisión en la falta de apoyo por parte del Directorio. El Cuerpo ante esta renuncia, designó encargado de despacho de la referida Gerencia al Cte. de DC-3 Juan A. Barú.

Los días pasaron y la situación permaneció incambiada, aunque había intercedido como mediador el Ministro del Interior, reuniéndose varias veces con las partes sin que hubiera cambios. El plazo acordado por el Directorio para el reintegro de los huelguistas a su trabajo expiró y éste declaró cesantes a los once Comandantes de Vickers y los cuatro radiotelegrafistas que componían P.P.A.

El Personal de PLUNA Asociado integraba la Confederación Uruguaya de Trabajadores del Transporte (CUTT), incluía el Sindicato Autónomo de Omnibus y Obreros de los Servicios Interdepartamentales, Marítimos y Portuarios (excepto SUANP). Esta Confederación resolvió en esos días declararse en preconflicto en solidaridad con P.P.A.; además una delegación representándola visitó a los Consejeros de Gobierno de la mayoría, con la finalidad de que intercedieran ante el Directorio de PLUNA acerca de la resolución de declarar cesantes a los miembros del P.P.A.

En medio del conflicto que le reportó tantas pérdidas al organismo, éste el 20 de noviembre festejó austeramente sus treinta años de vida con solamente dos aviones DC-3 volando, para atender los servicios internos y externos.

A pesar de la falta de soluciones para superar la pugna entre el Directorio y P.P.A., se seguía buscando un desenlace satisfactorio en cada parte, o mejor dicho, el Directorio a pesar de todo no estaba totalmente cerrado a los requerimientos de P.P.A., además ellos estaban enterados que el Directorio había encaminado sus pasos hacia el arrendamiento de aviones con tripulación (como ya lo había hecho anteriormente), sobre lo cual le habían ofertado Douglas DC-6 desde la Argentina y los Estados Unidos. Mientras tanto existía la posibilidad de acordar una fórmula por la que se establecería una comisión de técnicos (dos de las Dirección General de Aviación Civil y dos Comandantes, miembros de P.P.A.) con el cometido de estudiar y expedirse sobre el proyecto de reorganización elaborado por la gremial.

El 7 de diciembre hubo una reunión del Directorio con el Gerente General, el Sub Gerente, cuatro Gerentes de Departamento, el Jefe de la Sección Jurídica y el Asesor de Derecho Aeronáutico, con la finalidad de

oír la opinión de los altos funcionarios acerca de la situación conflictual por la que estaba atravesando el organismo.

Como punto final de este grave enfrentamiento, el jueves 15 de diciembre, luego de cincuenta y siete días se llegó a un acuerdo y los vuelos se reanudaron el sábado 17, primero sin pasajeros, el lunes 19 de diciembre con los servicios normales al exterior.

En esos días asumió el Sr. Jacinto Ferreira como Vocal de la minoría en el Directorio de PLUNA, en lugar del Sr. W. Bastos.

El aeropuerto de Laguna del Sauce estaba inhabilitado para la operación de los Vickers por deterioros en la pista principal, así continuó durante todo el verano, por lo cual PLUNA aunque había solucionado su problema con los pilotos de dichos aviones, no aportó al movimiento turístico de nuestra principal ciudad balnearia, el caudal de visitantes de años anteriores.

Los servicios al interior disminuídos. Los nuevos pilotos de Vickers. El primer Director General de Pluna. Dos nuevos Vickers

El año 1967 comenzó para Pluna teniendo en vuelo los tres Vickers con que contaba y dos DC-3 de los diez que poseía. Los vuelos internacionales se cumplían a satisfacción con los Vickers comandados por sus once pilotos. Los vuelos internos se iban efectuando con limitaciones, dependiendo de dos factores: la disponibilidad de los dos DC-3 y la disponibilidad de los seis Comandantes que en ese período ejercían al mando de estos aviones, pues los otros cinco estaban en Italia. Por otra parte la tarea de mantenimiento y reparación de los DC-3 se veía trabada por las dificultades que le imponían otras reparticiones del Estado, como podía ser el Banco República y la Aduana, posiblemente con razón, pero el hecho era que, por ejemplo: desde hacía seis meses se encontraban en el recinto aduanero repuestos para los aviones, no pudiendo el organismo retirarlos en virtud de obstáculos de tramitación asignadas por esas dos entidades del propio Estado, lo cual atrasaba la puesta a punto de otro DC-3 para ir paliando la situación. Este estado de cosas que se venía arrastrando desde varios meses atrás, repercutió desfavorablemente en la confianza de los usuarios por el Ente. Los atrasos de los vuelos, cuando no las cancelaciones, hizo disminuir sensiblemente los clientes en los servicios internos, a tal punto que bajaron hasta en un 27.55 %, pues en los tres primeros tres meses de 1967, que normalmente son los de más movimiento, se transportaron 11.674 pasajeros y el año anterior en ese mismo lapso de tiempo 18.326.

Mientras tanto, los cinco pilotos de DC-3 habían comenzado a mediados de noviembre de 1966 en ALITALIA, los cursos para calificarse de Comandante de Vickers junto con otros trece pilotos de esa compañía. Dichos cursos se realizaron en idioma italiano, en las afueras de Roma, donde se inició la parte teórica y luego práctica en un entrenador o simulador del avión. Todos aprobaron con buenas calificaciones, culminando sus estudios a principios de febrero de 1967. Inmediatamente siguieron con la parte práctica haciendo en el aeropuerto de Ciampino (donde realizaron todo el curso, en las afueras de Roma) los vuelos locales, comenzándolos a las 3 de la madrugada, cuando los Vickers de ALITALIA quedaban prontos luego de sus vuelos de línea; los instructores eran el Cte. Pietro Brazzolla, Jefe de Pilotos de Vickers y el Cte. A. Arnaldi. Enseguida continuaron con los vuelos de ruta efectuando servicios a las ciudades de Génova, Cagliari y también a Suiza. Los cinco regresaron a mediados de febrero.

El hecho de haberse calificado en Italia, no significó que a su llegada a Montevideo a los nuevos Comandantes de Vickers se les iba a ofrecer el mando de los aviones. Primero por motivos técnicos, al no haber tenido experiencia de vuelo en Uruguay, además sin haber hecho las horas mínimas que normalmente se efectúan de copiloto; pero lo más importante fueron otros motivos que se podrían calificar como de celos profesionales, por los cuales era inaceptable para los viejos pilotos que de la noche a la mañana aparecieran sentándose a la izquierda, a pesar de que el 5 de marzo de 1967 el Directorio había resuelto confirmarlos como Comandantes de Vickers, en virtud de que habían sido legalizados los certificados correspondientes en la Dirección General de Aviación Civil. El caso se dilucidó, teniendo que hacer los cinco varios vuelos de copiloto, hasta que los veteranos no tuvieron más remedio que aceptar los hechos, quebrando esa barrera que meses atrás era insalvable.

Al haber cambiado la Constitución de la República, plebiscitada durante las elecciones generales de noviembre de 1966, PLUNA dejó de estar dirigida por un Directorio de cinco miembros, para tener a su frente un Director General. Por lo cual el nuevo Gobierno del Presidente Gral. (PAM) Oscar D. Gestido, que se había hecho cargo el 1° de marzo, confió ese puesto por Resolución del 15 de mayo de 1967 al Cnel. (PAM) Alberto L. García para que lo ocupara. El 16 de mayo fue impuesto en esa obligación de Director General de PLUNA por parte del Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Dr. Justino Carrere Sapriza en presencia del hacía unos días Director de PLUNA, Gral. Carlos Bartolomé

Herrera y ahora Director Nacional de Transporte y del Director General de Aviación Civil Ing. Agr. César A. Piacenza.

En ese momento PLUNA contaba con dos Vickers y dos DC-3 en orden de vuelo, con un déficit presupuestal previsto para ese año de 1967 de doscientos treinta y dos millones de pesos, a los cuales había que sumar un faltante estimado en cien millones más de recaudaciones que en los primeros meses transcurridos del año no alcanzaron los niveles previstos. Es decir que el nuevo jerarca tenía que tomar las cosas con mucha cautelas y estudiar el panorama, como así lo hizo.

El cambio de la Constitución por lo menos favoreció económicamente al Ente Autónomo, al desaparecer cuatro cargos de Director con sus correspondientes secretarios, vehículos y choferes, sin contar otros gastos que podrían originar cuatro personas con importantes puestos al frente de esta línea aérea tan «sui géneris». Por otra parte el hecho de que se hubiera nombrado un militar aviador al frente de PLUNA, no cambia el concepto que se pueda tener de ese acto, más que lo hacía un poco más idóneo que los anteriores por ser aviador, pero nada más, pues no era entendido en administración de empresas, ni contaba con una preparación adecuada para dirigir una línea aérea, por supuesto tenía, como todo militar, conceptos de organización y mando adecuados a su jerarquía de Coronel.

Con el propósito de revitalizar PLUNA, el Cnel. García ordenó a las pocas semanas de haber asumido como Director General, un inventario total del organismo, suprimiendo paralelamente gastos superfluos, tratando a la vez de modernizar y organizar la empresa, cosa que no resultó nada fácil, por no decir imposible.

Desde hacía unos meses el DC-3 CX-BDH se hallaba en «overhaul», esa inspección se finalizó a principios de junio de 1967, reincorporándolo a los servicios de línea el 13 de junio, cumpliendo los vuelos del litoral ese día; de esa manera quedaron tres DC-3 en funcionamiento. No obstante, la intención del Director General era intensificar el tráfico internacional con los aviones Vickers, que eran los que dejaban mejores dividendos a las arcas del Ente (por esa época se comentaba en la prensa que, un vuelo a Rivera costaba a PLUNA $54.805 y se recaudaban $19.956), el problema radicaba en los repuestos para estos aparatos, pues al que estaba parado por mantenimiento que era el CX-AQP, lo comenzaron a canibalizar para mantener los otros dos.

Durante 1967, en varios círculos políticos ya se había comenzado a especular con la posibilidad de la descentralización de PLUNA, como forma de emerger de su permanente déficit, sin que esto se transformara en algo más que conversaciones; no obstante una agremiación que nucleaba a funcionarios de PLUNA, por boca de un dirigente, el Sr. Américo Aguirre salió en defensa del Ente atacando aquella utópica posibilidad, por medio de un largo artículo que apareció en el diario El Popular del 5 de julio, donde se ponía en conocimiento de sus lectores, que dicha agremiación a la cual se titulaba de «Asociación de Funcionarios de PLUNA», había elaborado un plan de cuatro puntos para recuperar rápidamente el organismo como entidad estatal. Esos cuatro puntos que se enunciaban allí, no dejaban de ser meras generalidades teóricas para una repartición pública, sin ningún sentido empresarial; además se hacía un comentario sobre el erróneo manejo de la compañía y su deterioro, el que igualmente resulta equivocado e hipotético. En PLUNA gran parte de sus integrantes se atribuían conocimientos para su manejo, así fueran pilotos, técnicos, profesionales, funcionarios, etc., contando claro está los políticos o militares que realmente la dirigían.

Quizá el hecho de que el Presidente de la República, Gral. (PAM) Oscar D. Gestido fuera un aviador y ex Presidente Interventor de PLUNA SEM, haya contribuido en el importante apoyo que brindó el Poder Ejecutivo a la dirigencia de PLUNA.

A mediados del año 1967 se aprobó por parte del Ministerio de Hacienda el gasto para la adquisición de dos aviones Vickers Viscount usados en la suma de U$S 450.000.- con una financiación otorgada por la empresa vendedora, que era ALITALIA, de tres años. Los aviones costaron U$S 200.000.- uno y U$S 250.000.- el otro; ambos fueron llevados por tripulaciones de ALITALIA a la empresa Marshall de la ciudad de Cambridge en Inglaterra, donde se les efectuó una revisación general. Con estos aparatos se darían los servicios aéreos al exterior y en lo posible se trataría de unir Buenos Aires con Punta del Este, siempre que lo permitiera el estado de la pista de Laguna del Sauce. Así mismo, en esos meses CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) no podía cumplir con las frecuencias autorizadas entre Montevideo y Buenos Aires con sus máquinas Lockheed Constellation, dados los problemas económicos que afligían a la empresa desde tiempos atrás y el estado de decrepitud de sus aviones, por la falta de repuestos y mantenimiento; por todo lo cual era razonable aumentar la disponibilidad de asientos de PLUNA para mantener el equilibrio en los cruces del Río de la Plata, además era inminente la cancelación de las líneas de CAUSA, cosa que ocurrió en octubre de 1967, caducando la Dirección General de Aviación Civil sus servicios en diciembre.

Se designó la tripulación para traer el primer Vickers, recayendo esa responsabilidad en los Comandantes César A. Soutto y Saúl Garín, con el Radiotelegrafista Douglas Mendoza y el Mecánico Tassano, quienes partieron el 10 de noviembre de 1967 hacia Inglaterra. Se trataba del Vickers Viscount 745D número de fabricante 130, el cual había pertenecido a la flota de Capital Airlines de los Estados Unidos con la matrícula N 7432 y luego a ALITALIA con la matrícula I-LIFS; aquí se le matriculó CX-BHA en el Registro Nacional de Aeronaves. Se le quitaron los asientos en la empresa Marshall y en su lugar se instalaron seis tanques auxiliares de combustible con el objeto de aumentar su autonomía en el vuelo «ferry» transatlántico.

A la tripulación se le sumó un navegador por exigencias del seguro; con todo pronto partieron de Cambridge el 5 de diciembre de 1967 hacia Lisboa en Portugal, donde pernoctaron; al otro día prosiguieron su viaje hasta Las Palmas en las Islas Canarias; de allí al siguiente día cruzaron el océano haciendo una escala técnica en Isla do Sal, Cabo Verde, aterrizando finalmente en Salvador de Bahía, Brasil; el viernes 8 de diciembre arribaron a Carrasco desde Bahía, con escala en San Pablo, sin novedades.

El Presidente Gestido había fallecido sorpresivamente, con gran dolor para todo el pueblo, el 6 de diciembre, asumiendo en su lugar el Vice Presidente de la República, Sr. Jorge Pacheco Areco; uno de sus primeros actos oficiales, luego de las exequias del Gral. Gestido, fue recibir a este avión en Carrasco junto con el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Dr. Justino Carrere Sapriza y el Director General del Ente Cnel. Alberto L. García.

El avión vino con el esquema de pintura que usaba en la época PLUNA y la matrícula correspondiente, solo fue necesario borrar la F de «ferry» al final de las letras que identificaban sus marcas: CX-BHAF. Entró en servicio haciendo las líneas a Buenos Aires y a Punta del Este, ya que estaban en condiciones las pistas de Laguna del Sauce, a partir del 15 de diciembre.

Desde el día que llegó este aparato, se decidió bautizarlo «Presidente Gestido» en homenaje del aviador, militar y político fallecido horas antes, cosa que se realizó el 6 de marzo de 1968, como se verá.

La tripulación que traería al otro Vickers partió el 10 de diciembre desde Buenos Aires en un avión de la compañía British United, llevando con ellos los tanques y accesorios que vinieron en el CX-BHA para darle más autonomía; sus componentes eran los Comandantes Héctor Huguet y Víctor Alvarez, con el Radiotelegrafista Blanco Muñoz. En Cambridge recibieron el avión, al cual se le instalaron los tanques auxiliares de combustibles; era el Vickers Viscount 745D número de fabricante 131, el que también había pertenecido a la flota de Capital Airlines con la matrícula N7433 y a ALITALIA con I-LINS, aquí se le impusieron las marcas CX-BHB en el Registro Nacional de Aeronaves. Arribó a Carrasco sin inconvenientes el 24 de diciembre de mañana, luego de efectuar las mismas etapas que el anterior; en él vino de pasajero el funcionario del organismo Ing.Ind. Enrique Jurado.

En pocos días se puso en servicio este aparato; a mediados de enero de 1968 se encontraban realizando servicios en los vuelos internacionales cuatro Vickers, aumentando considerablemente la venta de pasajes entre Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este.

En diciembre de 1967 hubo un notorio incremento en la expedición de boletos entre Montevideo y Buenos Aires que llegó a un 54.3% respecto al mismo mes de 1966, vendiéndose 11.434 pasajes, lo que significó para PLUNA un tercio del total facturado por todas las compañías, 33.886 en suma, que competían en esta ruta (Aerolíneas Argentinas, Austral y PLUNA; CAUSA ya no funcionaba).

Con estos cuatro Vickers volando en las rutas internacionales, esa parte de la empresa estaba servida, el problema estaba radicado en las rutas nacionales que hubo que paralizar a mediados de enero de 1968, al quedar fuera de orden de vuelo el único DC-3 que funcionaba de los cuatro que lo podían hacer, los otros seis ya eran irrecuperables. Los vuelos al interior se reanudaron el 2 de febrero con un solo DC-3 y así se mantuvieron por varios meses; recién se incorporó al servicio otro DC-3 el 27 de mayo, pudiéndose aumentar la prestación de los vuelos al interior. Lo que cada vez se hacía más difícil de recuperar eran los usuarios de PLUNA, los cuales por más barato que fuera el pasaje (con las devaluaciones que sufría la moneda de la época, el organismo nunca estaba al día con el valor de sus boletos, costando igual o más económico que los omnibuses de O.N.D.A., que era la empresa que servía a casi todo el interior) o la comodidad que brindaba el avión, no se tenía en cuenta ante la inseguridad de la prestación del servicio.

Se comienza a especular con la compra de un «Jet».
El Presidente de la República viaja en PLUNA. Nuevos Aviadores.
Los Comandantes más veteranos hacen el curso de Boeing 737.
Al Vickers CX-BHA le efectúan un «overhaul» en Inglaterra
y al DC-3 CX-AFE en Colombia

El 6 de marzo, como se había adelantado, se realizó en la mañana, la ceremonia de bautismo del Vickers CX-BHA con el nombre de «Presidente Gestido». El encargado de retirar la bandera nacional que cubría la inscripción en el fuselaje del avión fue el Presidente de la República, Sr. Jorge Pacheco Areco ante autoridades civiles y militares, personal de PLUNA y familiares del Gral. Gestido.

Al disminuirse luego de la semana de turismo o santa los vuelos hacia Buenos Aires de ocho a seis y los vuelos de Buenos Aires-Punta del Este a uno semanal, con la disponibilidad de cuatro aviones Vickers, se podía pensar en alargar alguna ruta internacional, que fue lo que se hizo, reanudándose los vuelos a Río de Janeiro. El 3 de mayo de 1968 partió el primer vuelo, que era con escala en San Pablo, el cual se identificaba 501; el regreso se hacía al otro día con el vuelo 502, tres veces por semana: los lunes, miércoles y viernes, regresando los martes, jueves y sábados. Paralelamente se activó la agencia de PLUNA en Río de Janeiro desde el 5 de febrero de 1968, designándose encargado al Sr. Domingo Tassino, que hasta hacía unos días era el Gerente de Tráfico y Ventas del organismo, función que pasó a cumplir el Sr. Wilmar Pérez Larrea, que a su vez era el Gerente de la agencia de San Pablo.

A mediados de 1968 se paró el Vickers CX-AQO para pasarlo a talleres con el objeto de comenzarle un «overhaul», mientras el CX-AQP se encontraba «canibalizado». La recuperación del CX-AQO se decidió efectuarla en la propia PLUNA, con el fin de ahorrar al organismo una buena cantidad de divisas, que podía ser del orden de los U$S 115.000 si se enviaba a Inglaterra, el problema se radicaba en el tiempo que tuvo que estar parado. El 25 de octubre, el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Ing. José Serrato, acompañado por el Director General del Ente, visitaron los talleres y observaron la marcha de los trabajos en general y en particular de ese aparato.

El restablecimiento de PLUNA en los pocos servicios internacionales que explotaba, se venía cumpliendo de acuerdo a los designios del Director General; a su vez el tráfico interno adolecía de un deterioro constante, no obstante por esos meses se había logrado poner en orden de vuelo otro DC-3, siendo ahora tres los que volaban aunque siempre en

forma intermitente. Lo que no era posible mantener eran los usuarios de los vuelos al y del interior ya que la gente se arriesgaba poco a sacar un pasaje en PLUNA, sin saber a ciencia cierta si salía o no.

A comienzos de 1969, como generalmente se hacía todos los años, se presentó a la prensa algunos números estadísticos sobre los pasajeros transportados en 1968 comparados con el anterior: en 1967 se transportaron en total 170.235 pasajeros, en 1968, 219.286, lo cual daba un porcentaje de 28.81% mayor. De esos pasajeros, en 1967 en las líneas internacionales fueron trasladadas 129.863 y en 1968, 181.690, lo que daba un 39.90% más. Pero en las líneas internas en 1967 subieron 40.372 y en 1968, 37.606, es decir que se perdieron un 6.85% de usuarios.

En los meses de verano, plena temporada turística, PLUNA aumentaba año a año el número de pasajeros y carga transportados. En enero de 1969 llevó 26.649 pasajeros contra 20.565 de enero de 1968. En esto incidieron varios factores: el crecimiento vegetativo; la desaparición de CAUSA del Río de la Plata; ahora el organismo por lo menos mantenía tres o cuatro Vickers funcionando, lo cual le permitía cumplir con seguridad sus servicios internacionales; además operaba normalmente en el aeropuerto de Laguna del Sauce, pudiendo asistir a la demanda hacia Punta del Este; a lo que se sumaba el énfasis que se había puesto en intensificar la calidad del servicio internacional.

En los diarios del partido gobernante (Colorado) se editorializaba en esos primeros meses del año 1969, sobre la conveniencia del desarrollo de PLUNA en las rutas internacionales y de la necesidad de proyectar un plan que permitiera reequipar el organismo para bien de la política turística del país. A su vez se comenzaba a hablar de la necesidad de la incorporación de un avión a reacción. Relacionado con esto último, también a principios del año el Director General de PLUNA, Cnel. García hizo un viaje a España, donde en Madrid inició contactos con las autoridades de la línea aérea española Iberia, con el objeto de ver las posibilidades de un entendimiento entre las dos empresas. En abril nuevamente el Cnel. García se trasladó a Madrid, con el designio de tratar de llegar a un acuerdo comercial y estudiar si era viable la adquisición de un avión «Jet» de corto y mediano alcance; regresó a Montevideo el 23 de abril, continuando las gestiones desde nuestra ciudad.

El Presidente de la República, Sr. Jorge Pacheco Areco, usó por primera vez los servicios de PLUNA, en un viaje oficial que tuvo que efectuar a Brasilia. Con tal objeto se acondicionó el Vickers CX-AQN y se designó a la siguiente tripulación: Comandantes Raúl Rodríguez Escalada y César Soutto, Radiotelegrafista Douglas Mendoza, Comisarios

Américo Morlino y Carlos Rodríguez, Azafatas, Raquel Ojeda e Inge Hoffmann. Partieron el día 8 de mayo de mañana; acompañaba al Sr. Presidente una comitiva oficial. El vuelo se desarrolló normalmente, el avión fue llevado por su tripulación a Río de Janeiro, desde donde al otro día hizo la ruta a San Pablo, Porto Alegre y Montevideo. El Presidente, de acuerdo a la agenda oficial de la visita, el día 10 de mayo se trasladó a Río de Janeiro, donde aprovechando un momento de su estadía, se inauguró ese mismo día la nueva sede de PLUNA en esa ciudad, con la presencia del Director General, Cnel. García que se había hecho presente en la antigua capital del Brasil. La visita del Primer Mandatario finalizó el 13 de mayo en Porto Alegre, desde donde lo fue a buscar el CX-AQN con la misma tripulación, arribando a Carrasco a las 19 y 12 de esa noche.

Los mandos gerenciales de PLUNA, teniendo una perspectiva halagüeña del futuro del organismo, con la probabilidad de encarar un sustancial cambio en su flota que incluiría la posible adquisición de aviones a reacción y otros aparatos para sustituir a los DC-3, según las conversaciones que llevaba a cabo con Iberia el Director General, tomaron la determinación en mayo de 1969 de efectuar un llamado a concurso de oposición para la provisión de diez cargos de Primeros Oficiales o Copilotos, entre los aviadores profesionales, los cuales serían contratados por seis meses a prueba, como paso previo a su ingreso en la Escuela de Vuelo. Del grupo que se presentó al concurso, se seleccionaron a ocho participantes que aprobaron los examenes: Sergio Badano (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1959), Juan Pablo Barbé (Piloto Aviador Profesional, recibido el 31 de setiembre de 1966), Edward H. Castro (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1962), Luis A. Ceriani (Piloto Aviador Profesional recibido el 16 de noviembre de 1964), Jorge E. Mac Eachen (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1961), Juan C. Sienra (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1962), Nelson Webbe (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1966) y Ricardo A. Zecca (Piloto Aviador Militar recibido el 21 de diciembre de 1961). Quienes pasaron a la Escuela de Vuelo del Organismo para realizar el curso correspondiente de avión DC-3 en el correr de los meses que quedaban del año 1969 y buena parte del 70. En esos momentos el Director de la Escuela de Vuelo para aviones DC-3 era el Cte. Eduardo Franco.

Como se apreciará más adelante, de estos ocho aviadores no todos ingresaron en PLUNA, suscitándose un engorroso problema tanto para la empresa como para los pilotos.

Al haberse quebrado en 1967 la barrera que impedía a los pilotos de DC-3 acceder a volar los Vickers, con la ida a Italia de los cinco Comandantes de DC-3, poco a poco otros aviadores fueron haciendo los cursos e ingresaron a volar estos aviones sin mayor drama, como pasó con los Comandantes de DC-3 Juan Pedro Barreto, Zapicán Benavente, Humberto H. Hernández, Julio Monzón y otros que comenzaron a efectuar los cursos de Vickers a fines de julio de 1969, dando el examen correspondiente para Comandantes a fines de agosto de ese año, volando unos meses de copilotos para quedar totalmente habilitados a su término.

Por esa época ingresó al organismo el Cnel.(PAM)(R) Fernando R. Blanco como Asesor en Operaciones y Mantenimiento, pasando posteriormente a servir en calidad de Gerente de Operaciones y, luego de la intervención de la Fuerza Aérea, de Secretario General.

A mediados de 1969 las gestiones del Director General del organismo y de sus asesores, por la adquisición de un avión a reacción ante Iberia se intensificaron, aunque todavía se dudaba sobre el tipo de aparato para distancias cortas y medias se iba a elegir, sopesándose la posibilidad de que fuera un birreactor Mc Donnell Douglas DC-9.

Finalmente se llegó a un acuerdo con la compañía española, anunciando el Director General, Cnel. García en la noche del 9 de octubre, durante una conferencia de prensa, la compra de un birreactor Boeing 737-200 de 107 asientos, por el precio de U$S 4:448.000 más U$S 1:000.000 de repuestos y equipos accesorios, todo lo que se iba a pagar en siete años, en cuotas semestrales, la primera seis meses después que la unidad entrara en servicios. Con esta noticia, también se puso en conocimiento de la prensa que ya se había enviado a la fábrica de estos aparatos en la ciudad de Seattle, en los Estados Unidos, ocho pilotos con el objeto de que efectuaran los cursos teóricos y de adiestramiento en este tipo de máquina. Dichos pilotos fueron los Comandantes: Raúl y Federico Rodríguez Escalada, Juan José Ferrara, Jorge Camou, Angel Figueroa, Juan Carlos Conti, Jorge Schell y Jorge Mario Añorga; igualmente concurrieron a Seattle para realizar un cursillo de aprendizaje, con el fin de desenvolverse en este tipo de avión: una azafata, un comisario y seis mecánicos. Paralelamente PLUNA hizo contactos con Aerolíneas Argentinas, a los efectos de obtener la colaboración de esta empresa para el mantenimiento y servicios del Boeing 737.

A fines de octubre de ese año de 1969 ya se encontraban en Carrasco, trabajando en las instalaciones de PLUNA varios especialistas de Iberia en tareas convenidas en el marco de un plan de ayuda técnica, con el fin de planificar y reestructurar las Gerencias de Operaciones y Mantenimiento de la empresa, así como en el sector comercial y contable del edificio central. Entre otros estuvieron en Montevideo los Sres.: Jesús

San Román, J. Aragonese y F. Fernández Castañón, a los cuales PLUNA les abonó buenos viáticos para aquella época de U$ 60 y U$ 30 por día, durante una larga estadía, costando la asistencia técnica al organismo una elevada cifra en dólares.

Mientras esto ocurría el Director General elevó al Poder Ejecutivo y al Tribunal de Cuentas, la solicitud para adquirir el Boeing 737 a través de Iberia, mediante un convenio de arrendamiento-compra. El Presidente de la República adelantó su visto bueno a dicha operación mediante el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo del cual dependía PLUNA. Pero el negocio no iba a ser tan fácil. El 22 de diciembre de 1969, el Tribunal de Cuentas resolvió no conceder la autorización solicitada para prescindir del requisito de la licitación pública gestionada por el Ente, para adquirir directamente el Boeing 737, invocando para tal decisión, «que es difícil establecer a priori que efectivamente solo un tipo de avión es el que en funcionamiento resultaría el más apto y conveniente, y además lo sea igualmente en sus condiciones de adquisición y en las exigencias financieras relativas al precio y a su forma de pago».

En tanto se desarrollaba este conflicto burocrático, los pilotos en Seattle permanecían ociosos, pues ya habían terminado los cursos y el adiestramiento y ahora estaban a la espera de la dilucidación de los problemas, a ellos además se les había agregado el Gerente Domingo Tassino, mientras los días pasaban y los viáticos se sumaban a los costos generales del avión.

Paralelamente a este movimiento, PLUNA no solo estaba tratando de adquirir un nuevo avión para entrar en la era del «Jet» y preparar sus tripulaciones aéreas y terrestres, también pretendía solucionar los problemas de mantenimiento de su actual flota de Vickers y DC-3, para lo cual el Director General, Cnel. García se puso en contacto con el representante de la British Aircraft Corporation, con el fin de procurar encontrar una solución para el problema que tenía el Ente con el Vickers CX-BHA que debía entrar en «overhaul» para lo que se buscaba un desenlace rápido y seguro que lo podría dar la fábrica en Inglaterra, previo acuerdo sobre la fórmula de pago. En ese momento solo funcionaban dos Vickers, otro, el CX-AQP se había canibalizado y el CX-BHA que era el que se tenía que hacer el «overhaul», se le preservaba para llevarlo en vuelo a Inglaterra; el verano se acercaba y había que hacerle frente con solo dos Vickers, lo que decidió al Director General a enviarlo a Londres sin haber solucionado totalmente la financiación de la reparación, esperando que sobre la marcha se arreglara este asunto.

El 4 de diciembre de 1969 partió el CX-BHA hacia Londres bajo el mando del Comandante Héctor Huguet, con los Ctes. Oscar Y. Míguez y

Pedro I. González de Primeros Oficiales, un Navegador de Aerolíneas Argentinas, contratado por exigencias del seguro, se trataba del Vice Comodoro (R) Franco de la Fuerza Aérea Argentina, y el Radio Operador Clodis Suárez; además venían el Ing. Dante Giannattasio, Nelson Suares y Gualberto Cáffaro, técnicos especialistas.

Hasta Montreal el vuelo se fue desarrollando más o menos normalmente, pero en esa ciudad el frío contrajo las empaquetaduras de las líneas de combustible y el avión comenzó a perder kerosina, por lo cual fue necesario entrarlo a un hangar y sellar dichas empaquetaduras, lo que fue complicado pues llevaban una carga de repuestos para que en los talleres ingleses se les hiciera una recorrida u «overhaul». Para colmo de males al controlar el «Loran», aparato con el cual iba trabajar el navegador (long range navigation = navegación de largo alcance) para el cruce del Atlántico, se les incendió, por lo que tuvieron que llamar un técnico de Aerolíneas Argentinas a Nueva York, quien vino inmediatamente y solucionó el problema. A todo esto ya en vuelo hacia el norte, se les sumó otro problema con las indicaciones del RMI (Radio Magnetic Indicator), dado lo alto que estaban geográficamente (cerca del Círculo Polar Artico) al hacer el descenso por instrumentos en un aeropuerto de la Tierra de Baffin, lo cual sortearon con habilidad y pericia; pero las complicaciones no terminaron allí, el frío de aquel invierno y la altura geográfica a que se encontraban hacían de las suyas, en la Base de Sonderstrom en Groenlandia, aterrizaron con -38° grados centígrados bajo cero; continuaron a Islandia y aterrizaron en Reykjavik bajo mínimos, con problemas en el motor No.3 que recalentaba a cotas altas a pesar del frío pero no bajo los diez mil pies; finalmente arribaron a Londres y entregaron el aparato el 16 de diciembre.

Así como se solucionó el «overhaul» del Vickers enviándolo a Inglaterra, algo semejante se hizo con el DC-3 CX-AFE, primero que tuvo PLUNA, al que era necesario hacerle una recorrida general, pues se le terminaban las horas y había que tomar una resolución rápida si se quería mantener precariamente las líneas internas, ya bastante dejadas de lado, con uno o dos DC-3 volando. Se entró en tratativas con AVIANCA, líneas aéreas de Colombia, empresa que mantenía en la ciudad de Barranquilla sus talleres aeronáuticos, donde era posible realizar un «overhaul» en poco tiempo. Al llegar a un acuerdo con esta antigua compañía de aviación (es considerada la primera de América), se envió al CX-AFE a Colombia bajo el mando del Comandante Eduardo Franco, los Primeros Oficiales Néstor Arrigoni, Carlos Escuder y Julio Gutiérrez Graña, el radiotelegrafista Nelsi González, y el Mecánico Rogelio

Martínez; además con esta tripulación también fue para controlar los trabajos, el ex Comandante de los hidros de C.A.U.S.A., don Narciso Moreni, quien a la sazón era Inspector de Mantenimiento de la Dirección General de Aviación Civil. Partieron el 11 de diciembre de 1969 por la ruta del Pacífico; ese día volaron a Santiago de Chile y Antofagasta, donde pernoctaron; el 12 de diciembre hicieron la ruta Antofagasta - Lima; el 13 Lima - Guayaquil; y el 14 Guayaquil - Cali - Barranquilla, donde entregaron el avión a la compañía AVIANCA. La tripulación regresó a Montevideo por línea aérea, menos el mecánico Rogelio Martínez, quien quedó en Barranquilla a controlar los trabajos.

Al mes el CX-AFE quedó pronto y se envió a traerlo la tripulación formada por los Ctes. Washington Gutiérrez Pérez y Enrique Maurente, los Primeros Oficiales Osvaldo Mujica, y Eros O. Carbajal, el radiotelegrafista Tufic Dergam y regresó en el avión el mecánico Rogelio Martínez y el ex Cte. Narciso Moreni que estaba en Barranquilla; volvieron por la ruta del Pacífico sin inconvenientes, arribando a Carrasco el 26 de enero de 1970, habiendo partido el 23 de Colombia.

Bibliografía de «La época de los Vickers»

- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- «PLUNA, 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» por Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo.
- Documentos de Carlos L. Bernasconi.
- Documentos del Museo Aeronáutico.
- Documentos estadísticos de PLUNA.
- Diarios de Montevideo: El Debate, La Mañana, El Diario, El Día, Acción, El País, El Plata, El Popular.
- Revistas: Aeronavegación, Al Rojo Vivo, Marcha.
- «Anales del Senado del Uruguay» por Luis A. Musso.
- «Airlines since 1946» por Kenneth Munson.
- Entrevistas: Cte. Raúl Rodríguez Escalada, Cte. Nilo A. Zerpa, Cte. Ricardo G. Fuster, Cnel.(Av.) Ademar Prego, Cte. Zapicán Benavente, Cte. Juan P. Barreto,Cte. Oscar Y. Míguez y Pedro I. González.
- Contactos telefónicos: Cte. Juan José Ferrara, Cte. Javier Gáperi, Cte. Víctor Alvarez, Cte. Eduardo Franco, Cte. Pedro I. González, Cte. Osvaldo Mujica, Cte. Julio Monzón.
- Consultas: Dr. Aramís Gómez Berisso, Sr. Oscar Gestido.
- Documentos del autor y del Cte. Pedro I. González
- Fotos Nery Mendiburo.

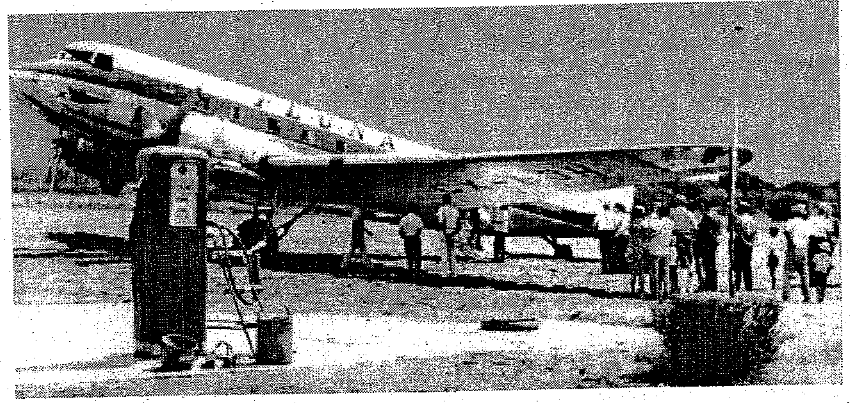
Capítulo 17

LA ÉPOCA DE LOS VICKERS 2ª PARTE.

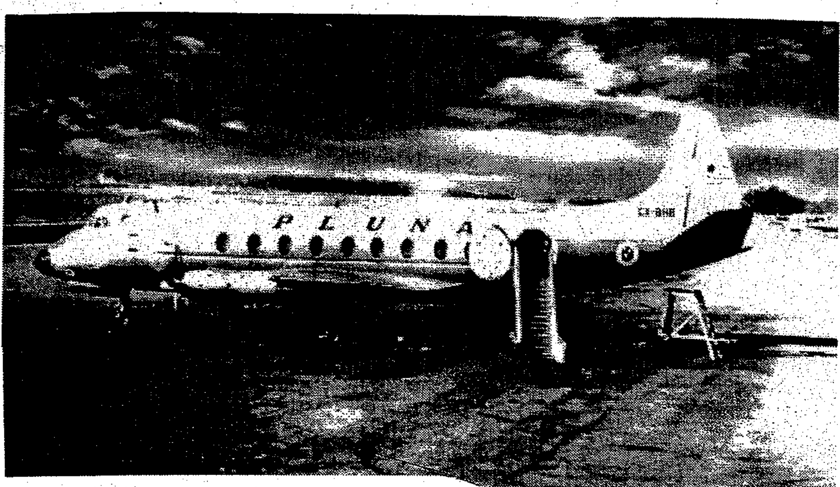
1964 - 1970



El Vickers CX-AQN recuperado en febrero de 1966 nuevamente en orden de vuelo.



Mercedes, 14 de mayo de 1966 CX-BDH DC-3 adquirido en Seattle EE.UU. en 1964.



Vickers adquirido en ALITALIA en diciembre de 1967, matrícula CX-BHB.



Uno de los tres DC-3 que funcionaban a mediados de 1968 en Paysandú, foto tomada en junio de este año. Colección Nery Mendiburu.

CAPITULO 18

P.L.U.N.A.

LA PRIMERA FRUSTRADA EPOCA DEL BOEING 737-200 (1970 - 1974)

El primer avión a reacción de P.L.U.N.A.
El servicio a Rosario y Córdoba. Se recupera el Vickers CX-BHA.
Otros cuatro Comandantes hacen el curso de 737.
El convenio P.L.U.N.A. -T.A.M.U.

Como se había adelantado en el capítulo precedente, no fue fácil hacer los arreglos para el arrendamiento-compra del Boeing 737-200, como tampoco lo fue conseguir los recursos para pagar el «overhaul» del Vickers CX-BHA, reteniéndose por varios meses ambos aviones luego de estar prontos, en los Estados Unidos uno y en Inglaterra el otro.

Recién el 24 de febrero de 1970 el Tribunal de Cuentas, a la luz de nuevos elementos de juicio aportados por PLUNA, autorizó el convenio con Iberia para el arrendamiento - compra del Boeing 737. Según lo autorizado por dicho Tribunal, el aparato sería propiedad del organismo en ocho años, amortizándose por completo en ese lapso, cosa que como se verá no ocurrió. El Poder Ejecutivo autorizó la operación el 26 de febrero y el Banco Central el 3 de marzo. El contrato había sido suscrito el 31 de octubre de 1969 en Montevideo y el 3 de diciembre de 1969 en Madrid.

A raíz de estas autorizaciones se aprobó el convenio PLUNA-IBERIA, por el cual nuestra compañía ponía en funcionamiento de inmediato el manual de organización proyectado por los técnicos de Iberia, a su vez elevó al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo un anteproyecto de reorganización del servicio desde el punto de vista jurídico y técnico, que contemplaba las exigencias de economía y eficiencia en su funcionamiento, así como una revisión de los planes de desarrollo del Ente para el quinquenio 1970-1975.

El Boeing 737-200 al cual se le otorgó para el viaje la matrícula provisoria CX-BHMF (la F se eliminó al finalizar el «ferry»), era el número de fabricante 20.299/158, cuyas características eran: largo 30.48 mts., alto 11.28 mts., envergadura 28.35 mts., peso máximo de despegue 49.442 kgs. (109.000 libras), sus motores eran dos turbinas Pratt and

Whitney JT8D-9 de 6.577 kgs. de empuje cada una; capacidad 107 pasajeros. Este aparato vino pintado de la siguiente manera, según lo consigna Pablo Cepero en el artículo «PLUNA. 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» de Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo, de la revista «LAW» en castellano No.3: fuselaje superior blanco; «cheatlines» dorado (superior), azul (intermedio) y amarillo (inferior); fuselaje inferior anaranjado, timón de dirección de fondo anaranjado con franjas verticales azules y blancas; títulos y matrícula en azul oscuro; alas y motores en metal natural; este esquema de pintura estaba de acuerdo al concurso realizado por PLUNA en 1969 y que ganara el artista nacional Carlos Menck Freire.

La inversión que realizó PLUNA con la compra de este aparato, como es razonable pensar, no terminó ahí, también fue necesario que el organismo se abasteciera de los accesorios terrestres imprescindibles para su operación en el aeropuerto, que incluyó: tractores, carros para el equipaje, escaleras, herramientas especiales, etc.

Partió de Seattle hacia Montevideo el 10 de Marzo de 1970 con la tripulación conformada por los ocho pilotos que hicieron el curso en la fábrica, es decir: Mario Añorga, Jorge Camou, Juan Carlos Conti, Juan José Ferrara, Angel Figueroa, Federico y Raúl Rodríguez Escalada y Jorge Schell; más dos pilotos de la fábrica, un ingeniero de operaciones y tres mecánicos. De pasajeros vinieron los funcionarios de PLUNA, el Gerente Domingo Tassino y el Ing. Humberto Cóccaro; además el Vice Presidente de la fábrica Boeing, Sr. Roger Scott y Sra. Jane Scott y el Administrador de Contratos de la fábrica, Sr. Donald Euler y Sra. Neal Euler. El primer día volaron a Austin en Texas y de allí a Panamá, donde pernoctaron; al día siguiente, 11 de Marzo, arribaron a Carrasco a las 18 y 10 luego de una escala técnica en Lima, Perú.

Los Comandantes y pasajeros uruguayos regresaban al país luego de una larga estadía de varios meses en el extranjero, habiendo pasado las fiestas de fin de año 1969 en los Estados Unidos, con la esperanza de que el acuerdo con Iberia se firmara antes, cosa que no ocurrió hasta que el Tribunal de Cuentas no dio el visto bueno. En el interín todos, lógicamente, adquirieron regalos y recuerdos para traer en las fiestas y quizá algo más que se fue sumando, en calidad de encargos de amigos y familiares, etc., como siempre ocurre; además en el avión vinieron el la bodega numerosas cajas y cajones de repuestos para PLUNA por la cantidad de U$S800.000. El hecho fue que intervino la Aduana del Aeropuerto, transformándose la llegada del Boeing en un escándalo mayúsculo, con la participación del Juzgado de Instrucción de Pando.

Se había planificado para el día siguiente vuelos demostrativos con el nuevo aparato, en uno de los cuales iría el Presidente de la República y autoridades. Como derivación del problema con la Aduana, se suspendió todo a pesar de encontrarse en el aeropuerto muchas autoridades que aguardaban el vuelo.

Los bultos y cajas en infracción se abrieron el 16 de Marzo, labrándose un acta por parte del Escribano de Aduana, quien a su término elevó al Juez de Instrucción de Pando sus actuaciones. A raíz de este incidente varios Comandantes resultaron detenidos, quizá sin haberse sopesado, ciertamente, si cabía ese tipo de sanción por el tipo de responsabilidad que podían tener..., si la había.

Ese mismo día 16 de Marzo, se iniciaron los vuelos comerciales con el Boeing en servicios a Buenos Aires, al mando de los Comandantes Raúl Rodríguez Escalada y Juan Carlos Conti.

El martes 7 de Abril de 1970 se iniciaron oficialmente los vuelos a las ciudades argentinas de Rosario y Córdoba, los que habían sido autorizados por el Poder Ejecutivo en acuerdo con el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo el 16 de Agosto de 1968 y a su vez, el 26 de Mayo de 1969 por la autoridad aeronáutica argentina. En este vuelo inaugural viajaron el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Sr. Agustín Caputti, el Director General del Organismo, Cnel. García y representantes de diferentes medios de difusión, el que fue realizado en el Vickers CX-AQO «Gral. Artigas» al mando del Cte. César A. Soutto; se partió de Carrasco a las 08 y 30 horas, haciendo escala esta vez en Buenos Aires para luego continuar a Rosario, Provincia de Santa Fe, donde se inauguró la sucursal de PLUNA, allí después de una detención de cinco horas y media, siguieron a Córdoba, llegando a las 19:00 horas a su aeropuerto, en dicha ciudad igualmente se abrió con una celebración la Agencia de PLUNA. Regresaron al otro día.

Los vuelos regulares se comenzaron a cumplir a partir del viernes 10 de Abril, siempre con Vickers, efectuándose dos veces por semana; los lunes y los viernes con salida a las 17:00 horas para empalmar con los servicios que venían del Brasil; el regreso se hacía los martes y los sábados, partiendo de Córdoba a las 06:30 horas, sin derecho a cabotaje entre Rosario y Córdoba y entre Córdoba y Rosario.

Las tripulaciones salían de Montevideo hacia el Brasil, regresaban a Montevideo y continuaban a Rosario y Córdoba, recién allí terminaba el vuelo para ellos, partiendo en la mañana siguiente otro equipo, por lo cual el que había llegado en la noche anterior se quedaba hasta el retorno del avión; si era un lunes hasta el sábado, si era un viernes hasta el mar-

tes. El avión viajaba con pocos pasajeros y los gastos eran excesivos, esta experiencia mucho no duró.

A todo esto el Vickers CX-BHA todavía estaba en Inglaterra totalmente pronto desde meses atrás; de la tripulación que fue a buscarlo: los Comandantes Ricardo E. Fúster, Saúl Garín y Aníbal Tabárez, regresaron los dos primeros quienes tuvieron que ir directamente a Seattle en los Estados Unidos, con el fin de efectuar cursos de Boeing 737, como se podrá ver, quedando Tabárez al mando; desde Montevideo enviaron en lugar de Fúster y Garín a los nuevos Ctes. de Vickers Juan Pedro Barreto y Zapicán Benavente. El Director General Cnel. García tratando de solucionar este nuevo problema financiero del pago de los servicios del «overhaul» a la British Aircraft Co., se había reunido el 9 de Marzo de 1970 con el Agregado Aeronáutico de Gran Bretaña Sr. Mell Rouse, para protestar por la resolución de dicha firma de retener el CX-BHA, como reclamo del pago inmediato del 80% del precio del servicio que le había efectuado; hasta ese momento PLUNA había entregado el 20% y aparentemente tenía un lapso prudencial para enviar el resto en Letras de Tesorería, pero... los ingleses son duros en el momento de cobrar y a nosotros nos cuesta reunir el dinero. Finalmente se arregló este enojoso asunto por supuesto perdiendo nuestro país por no haber hecho las cosas como estaban reglamentadas..., claro, que si se hacían así, el avión no hubiera salido de Montevideo. Una compañía de aviación no puede estar atada, como las otras empresas públicas, a las normas de la burocracia estatal, pero, las cosas eran de esta manera.

El avión le fue entregado a la tripulación que componían además de los Ctes. Tabárez, Barreto y Benavente, el Radio Telegrafista César Márquez y un Navegador de Aerolíneas Argentinas contratado para el vuelo, de acuerdo a las exigencias del seguro; hicieron un vuelo de prueba el 15 de mayo de 1970. El 16 partieron de Wisley, cerca de Londres hacia Montevideo. La primera etapa la efectuaron hasta Prestwick en Escocia, allí tuvieron que quedarse hasta el 19 de mayo por mal funcionamiento de los equipos V.O.R., ese día continuaron hacia Keflavick en Islandia donde pernoctaron; el 20 siguieron el viaje haciendo en el día Sanderstrom en Groenlandia, Goose Bay en Labrador, Canadá y Montreal donde pernoctaron; el 21 despegaron hacia Nueva Orleans, Estados Unidos con escala técnica en Indianápolis, pernoctaron y el 22 llegaron a Panamá con una parada en Belice; el 23 fueron a Lima, Perú, con escala en Guayaquil, Ecuador; y por último el 24 arribaron a Carrasco, habiendo parado en Antofagasta, Chile.

En los cursos que habían hecho en la fábrica Boeing de la ciudad de Seattle sobre el avión 737 los ocho pilotos de PLUNA, no todos los aprobaron, dos no lograron calificarse, los Comandantes Juan Carlos Conti y Jorge Mario Añorga, quedando como Primeros Oficiales en este tipo de aparato. Con el objeto de que por lo menos dos más se calificaran, se designó a cuatro Comandantes de Vickers para que hicieran dichos cursos en la misma Escuela de Vuelo de la fábrica Boeing: César A. Soutto, Héctor Huguet, Ricardo G. Fúster y Saúl Garín, quienes comenzaron el 20 de mayo de 1970; de ellos se calificaron los tres primeros.

A pesar de la puesta a punto del DC-3 CX-AFE en Colombia, los servicios al interior se mantenían a duras penas con ese avión, el CX-AIJ y el CX-AQC, suspendiéndose en muchas oportunidades por falta de aeronaves. En buena parte del mes de mayo de 1970 no se cumplieron por no haber ninguno en orden de vuelo. Con tal motivo el 27 de mayo se efectuó una reunión entre el Director General del organismo Cnel. García y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brigadier José Pérez Caldas, con el objeto de deliberar sobre la posibilidad de que la Fuerza Aérea complementara los servicios en base a que realizara vuelos al interior con aviones C-47 y Fokker F-27. En fundamento a estos designios se creó una comisión mixta PLUNA - Fuerza Aérea para estudiar esa posibilidad, la que se expidió el 17 de julio, estructurando un convenio entre las dos entidades, por el cual en principio los aviones militares atenderían el servicio de pasajeros desde Montevideo a las ciudades de Artigas, Bella Unión, Salto y Paysandú, y PLUNA por su parte atendería Rivera. La comisión elevó al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo su estudio, al igual que al Cte. en Jefe de la Fuerza Aérea y al Director General. El 12 de setiembre de 1970 se firmó en el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo el convenio entre PLUNA y TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo, recientemente creado el 2 de setiembre de 1970) con el que se reanudaron los vuelos al interior, que estaban suspendidos, con aviones militares, a partir del 15 de setiembre, manteniendo PLUNA solamente el servicio a Rivera, Vichadero y Artigas.

Cierta presión política y de los medios de prensa capitalinos para que PLUNA abandonara de una vez los servicios al interior, continuaban a la orden del día. A su vez el apremio para imponer nuevas rutas internacionales también se hacía sentir. Por otra parte los Representantes parlamentarios de los departamentos alejados y la prensa de esas ciudades, bregaban por que se mantuvieran los vuelos de PLUNA. El problema radicaba en las ingentes pérdidas que ocasionaban esos servicios y la dificultad para mantenerlos. La intención del Director General era liquidar lo antes posible las rutas interiores y dedicar a PLUNA a las internacionales, con ese propósito viajó nuevamente a España y los Estados

Unidos en agosto de 1970, regresando de estos países el 13 de agosto. En España hizo arreglos para la adquisición de otro Boeing 737-200, cuyo pedido quedó firme en la fábrica de Seattle por intermedio de Iberia, igualmente se habló en esa empresa sobre la posibilidad de explotar la ruta a Miami, que se había pedido años atrás con Douglas DC-8 que tenía en uso IBERIA.

Desde el principio PLUNA trataba de efectuar la explotación del Boeing 737 en forma exhaustiva, con el fin de que se fuera financiando; no solo con la venta de pasajes, sino también con el transporte de carga, como aconteció con uno de los primeros servicios de este tipo brindado el 7 de setiembre de 1970, llevando seis toneladas de pescado a San Pablo, de un embarque de treinta que hizo a la firma Carlos A. Fernández, por intermedio de su agente, Aero Expreso Uruguayo. Sin embargo este ejemplo no puede tomarse como si hubiera existido una programación adecuada para la utilización del aparato, en realidad no fue así; como pasó anteriormente se iba improvisando sobre la marcha, sin planificar su aprovechamiento, lo cual sumado a la casi inexistencia de repuestos, teniendo que recurrir permanentemente a Aerolíneas Argentinas, redundó, como se podrá ver más adelante, en que fue un pésimo negocio su adquisición.

El Brig. Danilo E. Sena Director General de PLUNA.
Cinco aspirantes a Primeros Oficiales son suspendidos de vuelo.
PLUNA deja de volar al interior y entrega tres DC-3 a la Fuerza Aérea. El Brig. Juan C. Jorge Director General de PLUNA.
Se frustra un acuerdo de «puente aéreo» con Aerolíneas Argentinas
El Vickers CX-AQN vuela a Londres

La integración del Boeing 737 a PLUNA trajo aparejadas muchas innovaciones, una de ellas fue la incorporación de nuevas azafatas, dentro de los planes de desarrollo del organismo. Con tal motivo se hizo un llamado en la prensa, seleccionándose dieciocho señoritas quienes comenzaron en noviembre de 1970 un cursillo para prepararse en esa profesión. La encargada de darles instrucción fue la azafata Valeria Hampell y luego los encargados de cada sección, con el fin de interiorizarlas en el funcionamiento del Ente. Comenzaron a volar en DC-3 en enero de 1971 y luego ascendieron a los otros aviones. Entre ese grupo se recuerda a: María Inés Wilson, Julia Quereque, Sonia Garín, Lilian Bernat, Cristina Martínez, Marta Caceres, Laura Mató, Mónica Newton y diez más.

A pesar de que ya a fines de octubre de 1970 se conocía la decisión del Poder Ejecutivo de relevar al Director General, barajándose el nombre del Brigadier (R) Danilo E. Sena (ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea) para sustituirlo, el Cnel. García mantenía incólume su actitud ejecutiva al frente del organismo, programando un amplio plan de expansión para mejorar los servicios, el que se iba a poner en práctica a fines de superar los permanentes problemas económicos de la empresa, ahora que se había sacado de encima casi todos los servicios al interior con las grandes pérdidas que daban y con la ayuda que significaba la aprobación el 13 de noviembre del Presupuesto del Ente para 1970, que produciría un déficit de 237 millones de pesos, cantidad grande para la época. Pero los dados estaban echados y en la noche del 21 de enero de 1971, el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Dr. Carlos Queraltó dio posesión del cargo de Director General Interventor de PLUNA al Brig. (R) Danilo E. Sena.

El Brig. Sena era un hombre ejecutivo, estudioso, recio y buen aviador, con ciertos conocimientos para un cargo empresarial, así ya lo había demostrado en calidad de director de una industria, pero como todos los directivos anteriores de PLUNA, con escasos o ninguna noción para dirigir una línea aérea, más que su versación a modo de piloto militar y sus condiciones en virtud de administrador demostradas al frente de la Fuerza Aérea.

Al inicio de su corta gestión tomó varias decisiones que no resultaron simpáticas y algunas se transformaron en polémicas. El 2 de febrero ordenó cancelar todas las bonificaciones vigentes en el costo de los pasajes, salvo en los descuentos de carácter comercial a delegaciones o grupos turísticos; así como los pasajes de cortesía, salvo los imprescindibles y de reciprocidad.

En virtud de que el plazo concedido por la fábrica Boeing para que PLUNA hiciera uso de la opción de compra con Iberia de otro «jet» 737, venció el 31 de enero de 1971, el Director General Interventor Brig. Sena, solicitó una ampliación del término a efectos de estudiar detenidamente todos los aspectos del problema, a lo que la fábrica Boeing estiró el plazo hasta el 31 de marzo; como es sabido esta opción de compra quedó en la nada.

El 1ro. de febrero de 1971 cinco aviadores de los que habían aprobado los exámenes y los cursos en 1969 para ingresar como Primeros Oficiales de DC-3 en el organismo, los Sres: Sergio Badano, Jorge Mac Eachen, Juan C. Sienra, Nelson Webbe y Ricardo Zecca, quienes fueron incorporados por PLUNA al seguro colectivo de tripulantes y cumplieron funciones de Copilotos remunerados en vuelos de línea regulares, pero no fueron contratados, aunque si autorizados a volar como tripulantes

extra, a los efectos de mantener su entrenamiento.
esta última autorización por seis meses, al no haber un suspendidos de
pues no estaban en condiciones de hacerlo, por el hecho en PLUNA
en actividad, si bien el anterior Director General Cnel. G ser militares
antes, el 20 de enero en resolución interna del organismo, pocos días
un plazo de tres meses para pasar a retiro. Por este compli bía dado
(complicado para los pilotos que perdían las espectativas de real hecho
carrera en la aviación comercial) sus protagonistas, los cinco avi una
que no lograron ingresar al Ente (los otros tres, dos civiles y un mil
los Sres.: Juan Pablo Barbé, Luis Ceriani y Edward H. Castro, si ingresaron), al sentirse perjudicados enviaron un memorándum al diario «Acción», el que salió publicado el 25 de marzo, donde detallaban desde su punto de vista su frustración. A los pocos días, el 29 de marzo, el Encargado de la Dirección de Relaciones Públicas de PLUNA, Sr. Segundo César Ferrer (quien había sido designado en ese cargo el 8 de febrero), contestó a dicho memorándum por medio de una carta donde en cinco puntos se trataba de desvirtuarlo. A su vez los cinco aviadores respondieron la carta el 5 de abril, asesorados por conocidos abogados. Todos estos pilotos individualmente iniciaron un recurso contra PLUNA, el cual a la larga los favoreció.

Claro, en esa época el grupo de pilotos de DC-3 estaba integrado por nueve aviadores, quienes solamente efectuaban un vuelo diario en la ruta Montevideo - Rivera - Artigas - Vichadero - Montevideo, la que en poco tiempo también desaparecería al pasarla a la Fuerza Aérea, todo lo cual haría pensar que no tenía sentido aumentar en cinco un grupo de nueve pilotos, ya excesivo. Como se puede colegir era una situación sin salida, como un «cul de sac», por un lado la condición de los aviadores era atendible e igualmente la de PLUNA.

A partir del 11 de mayo de 1971 PLUNA dejó de servir al interior en la última ruta que mantenía: Montevideo - Rivera - Artigas - Vichadero, la cual era atendida desde por lo menos treinta y cuatro años atrás, habiendo sido transferida a la Fuerza Aérea, dado el abultado déficit que dejaba, de ochenta y cuatro millones de pesos por año. El último servicio al interior se realizó el 11 de mayo de 1971 en el DC-3 CX-AFE, que iba tripulado por el Cte. Osvaldo Mujica, el Primer Oficial Edward H. Castro, el Radiotelegrafista Tufic Dergam y la Azafata Ana Falero, además como tripulante extra fue el Cte. Juan José Ferrara, que quiso ser nostálgico testigo de este histórico vuelo.

A los pocos días le fueron entregados a la Fuerza Aérea tres aviones DC-3 que se eligieron de los que estaban en mejores condiciones, de los

cuales dos fueron matriculados: el CX-AQC con el Nº FAU 523 y el CX-AIJ con el Nº FAU 524; el otro DC-3 era el CX-AFE que fue matriculado con el Nº FAU 522. Se dieron de alta el 25 de junio de 1971 y pasaron a formar parte de la dotación orgánica del Grupo de Aviación Nº3 (Transporte). Así mismo los talleres de PLUNA entregaron a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento de la Fuerza Aérea las herramientas especializadas, los bancos de prueba y los repuestos de los DC-3 que le quedaban, al desaparecer ese tipo de avión del organismo.

El 4 de junio de 1971, el Brig. Danilo E. Sena, que gozaba de la amplia confianza del Presidente de la República, Jorge Pacheco Areco como hombre ejecutivo, fue designado e impuesto como Ministro del Interior, por lo cual se vio obligado a abandonar el cargo de Director General Interventor de PLUNA que ostentaba hasta ese momento, quedando el puesto acéfalo por unos días. Fue llenado el 14 de junio al nombrarse el Brigadier (R) Juan Carlos Jorge Director General Interventor, por la Resolución Nº 1025/971 del Poder Ejecutivo. En las últimas horas de la tarde de ese mismo día, el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Dr. Carlos Queraltó, en una ceremonia en la que estuvieron presentes todos los integrantes de los cargos gerenciales del organismo, dio posesión de dicho puesto al Brig. Jorge.

Algo semejante a lo que se comentó, cuando se hizo cargo de PLUNA el [illegible] Sena, se podría decir del Brig. Jorge con respecto a sus conocimien[illegible] experiencia como directivo de una línea aérea.

En e[illegible]terín de estos acontecimientos, los nueve Comandantes y Primeros Ofic[illegible]es de DC-3 que se habían quedado sin aviones, fueron asignados a tarea[illegible]cnicas de carácter burocrático, sin ejercer el vuelo, con gran frustración [illegible] los protagonistas. No obstante, al ver como venían evolucionando las co[illegible]s, en 1970 habían hecho el curso teórico del avión Vickers, con el lógico [illegible] de estar prontos cuando las circunstancias lo impusieran. Varios de ellos [illegible]entaron suerte en Europa, sobre todo en España, donde algunos pilotos se afincaron por afinidad idiomática y racial, haciendo allí una exitosa carrera en sus líneas aéreas.

Luego de haberse hecho cargo el Brig. Jorge de la Dirección General, una delegación de los pilotos de DC-3 que se quedaron o regresaron al Uruguay, en una audiencia que les brindó, le plantearon que los autorizase a volar como Primeros Oficiales de Vickers, cosa que fue aceptada por el jerarca, comenzando a los pocos días a ejercitarse en ese puesto de pilotaje, solucionando su problema profesional.

El Boeing 737 no daba los dividendos esperados en las rutas que le asignaron al Brasil, las cuales partían o morían en Montevideo. Con el

fin de darle mayor vida a este avión, se trazó la siguiente ruta: Montevideo-Aeroparque de Bs. As.-Montevideo-Porto Alegre-San Pablo-Río de Janeiro-San Pablo-Porto Alegre-Montevideo-Aeroparque-Montevideo, tres veces por semana, con la persepectiva de levantar un buen número de pasajeros de Aeroparque al Brasil. Por supuesto esta solución no fue del agrado de las autoridades aeronáuticas argentinas por presión de Aerolíneas Argentinas, las cuales prohibieron luego del primer vuelo los posteriores. Este conflicto detonó el 6 de julio de 1971 y las autoridades aeronáuticas uruguayas y PLUNA, asesorados por sus abogados y por el que llevaba la voz cantante en estos problemas internacionales, el Asesor del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo Dr. Alvaro Bauzá Araújo, creyeron que esta situación se podía revertir por lo cual dichas autoridades enviaron a Buenos Aires con el objeto de tratar de arreglar el asunto al Dr. Bauzá Araújo, el Asesor de PLUNA Dr. Aramís Gómez Berisso y como representante de la Dirección General de Aviación Civil al Sr. Vicente Miranda. La negociación fracasó, no levantándose la prohibición de operar en Aeroparque para vuelos internacionales fuera de Montevideo (se autorizaba si los pasajeros argentinos se quedaban cuarenta y ocho horas en Montevideo en su viaje al Brasil), si bien consiguieron por un tiempo que se pudiera usar el aeropuerto de Ezeiza, levantando pasajeros allí, sin obligación de pasar por Montevideo, volando directamente a Porto Alegre y las otras ciudades brasileñas. Esta última ruta fue necesario que la aprobara el Poder Ejecutivo de nuestro país, haciéndolo el 5 de agosto, aunque el permiso de uso del aeropuerto de Ezeiza era precario y vencía el 31 de agosto de 1971.

La lucha por la autorización para el empleo de Ezeiza con Aerolíneas Argentinas fue larga y finalmente infructuosa, pues si bien se consiguieron prórrogas (una de ellas por medio del Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Dr. Carlos Queraltó, directamente con el Presidente Gral. Alejandro Agustín Lanusse) la última venció el 31 de octubre, negándose los argentinos a autorizar otra. Los vuelos trisemanales con el Boeing 737 hacia el Brasil volvieron a salir como antes, de Montevideo, con escaso índice de ocupación, pero por poco tiempo, parece que los hados o la fortuna no les eran favorables al 737, como se podrá ver más adelante.

A pesar de esta batalla aeronáutica entre Aerolíneas Argentinas y PLUNA, por otro lado sobre temas semejantes estaban a partir confites. Técnicos de ambas compañías estatales comenzaron a principios de octubre de 1971 a analizar todos los aspectos de un «pool» empresarial, el cual teóricamente se pondría en marcha con anterioridad a la iniciación

de la inminente temporada veraniega. Por él los viajeros no quedarían sujetos a la utilización de una u otra aerolínea, como sucedía hasta el momento, sino en el mismo aeropuerto (así fuera Carrasco o Aeroparque), podrían elegir el vuelo que les conviniera o salir en la primera compañía que operase; los pasajes no requerían endoso alguno. Aerolíneas Argentinas utilizaría Boeing 737, PLUNA sus Vickers. La diferente capacidad de los aviones determinaría que PLUNA debería efectuar mayor número de vuelos, para poner a disposición de los pasajeros la misma cantidad de asientos. A mediados de octubre la conformidad del eventual «puente aéreo» se encontraba en la órbita de acción de los gobiernos de Argentina y Uruguay, culminados ya los trámites a nivel de las dos empresas estatales que habían estructurado en principios, las bases del pertinente proyecto de acuerdo. Este «puente aéreo» que dejaba de lado a la compañía argentina Austral, la que en esa época también hacía la línea Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires, no tuvo andamiento y fue quedando en el olvido; no así entre Aerolíneas Argentina y Austral, las que sí llegaron a un acuerdo el 27 de noviembre de 1972 y establecieron entre ellas un «puente aéreo» semejante al descrito.

Por otra parte PLUNA en esa época estaba escasa de aviones Vickers y difícilmente hubiera podido afrontar ese desafío; tenía tres aparatos volando, pero uno, el CX-AQN, en breve plazo entraba en «overhaul» y ya estaba tratando de conseguir las divisas necesarias en el Banco Central para esa reparación que se haría en Inglaterra. Por tal motivo se había enviado a ese país al Ing. Guarany Cabrera, de la Gerencia de Mantenimiento, para que estudiara con la fábrica Vickers-Armstrongs, que haría los trabajos, el monto de los mismos.

Exceptuado de todos los problemas que se tenían con el funcionamiento del Boeing 737-200 en lo relativo a su explotación racional, existiendo ya una serie de pilotos calificados en él, en agosto de 1971 se decidió que hicieran el curso cuatro Comandantes de Vickers; dos fueron a realizar el teórico a Versalles, Buenos Aires, en las instalaciones de Aerolíneas Argentinas, se trataba de Oscar Y. Míguez y Pedro I. González, quienes lo terminaron aprobándolo en un cien por cien, y los otros dos lo fueron a efectuar más adelante en la fábrica Boeing de Seattle, Estado de Washington; eran Víctor Alvarez y Aníbal Tabárez. En noviembre de 1971 los cuatro se presentan en Seattle y, en diez y ocho días se prepararon en el simulador de vuelos con el Instructor Cte. Harry Hanna, ex piloto de los bombarderos B-52, a su finalización regresaron a Montevideo, donde no lograron hacer la parte práctica de vuelo, frustrándose todo lo que habían aprendido en la Argentina y en los Estados Unidos.

A pesar de que el Vickers CX-AQN no tenía muchas horas de vuelo en su haber, no estaba en las mejoras condiciones para emprender un vuelo transatlántico, no obstante el 10 de noviembre de 1971 se hizo al aire con destino a Londres, sin que se hubiera solucionado la financiación de su arreglo, con la siguiente tripulación: Juan A. Barú, Comandante; Jorge Navratil, Humberto H. Hernández y Honorato Pisoni, Pilotos; Antonio Pagani, Radiotelegrafista; Francisco O. Bentancort y Alberto Canutti, Mecánicos; Luis Cestaro, Radiotécnico; y otros dos técnicos que completaban el número de diez tripulantes. El viaje se hizo por la costa del Pacífico hasta Panamá, luego de haber hecho escalas en Córdoba, Antofagasta, Lima y Guayaquil; de Panamá se siguió al norte con paradas en Belice, Nueva Orleans, Indianápolis y llegaron a Montreal en Canadá con problemas en las brújulas electrónicas, la que ambas fallaron, por lo cual hubo que cambiar una y reparar otra que después también falló; de allí continuaron a Goose Bay y directo a Reykjavik en Islandia, sin aterrizar en Groenlandia, para arribar a Prestwich en Escocia y finalmente Hurn, cerca de Londres, donde entregaron el avión en la fábrica, quedándose para controlar el «overhaul» los mecánicos, los demás regresaron en línea aérea a Uruguay.

PLUNA trata de arrendar aviones. La Asociación de Pilotos de PLUNA(A.P.P.) organiza dos simposios. El Boeing 737 tiene un percancce en Porto Alegre. Malestar del funcionariado con asesores de Iberia. Sanciones a los directivos de la A.P.P. Se designa un «grupo de trabajo» para recuperar PLUNA. El Boeing 737 parado por diez meses

Ante el desafío que significaba la posibilidad de acceder a un «puente aéreo» entre Buenos Aires y Montevideo, con los dos aerolíneas estatales y la proximidad de la temporada de verano, el Director General asesorado por sus técnicos, envió al Ing. Jaime Coll a los Estados Unidos con el objeto de tratar de negociar el arrendamiento de un Boeing 737 similar al CX-BHM, para reforzar sus líneas en el verano. En su trajinar por los Estados Unidos a la búsqueda de un avión con estas características, cosa que no fue fácil (en esa época este tipo de aparato, prácticamente nuevo, todavía no había tenido la difusión que tuvo poco tiempo después), dio con uno a principios de noviembre en San Diego, California, cuya renta era de U$S 200.000 mensuales, cifra que en esa época era elevada (nuevo costaba U$S 4:800.000), por lo cual se comenzó a concertar la posibilidad de un acuerdo, con la poca movilidad que tenían los jerarcas de PLUNA, atados a la burocracia estatal

y a lo difícil que era conseguir rubros para algo fuera de lo rutinario que no figuraba en el presupuesto anual, demás está decir que todo quedó en la nada. Por otra parte se intentó por el lado de Líneas Aéreas Paraguayas (LAP) para arrendarle uno de sus Lockheed L- 188 «Electra» turbohélices, con tripulación (como había ocurrido pocos años atrás con un «Constellation» de CAUSA), a lo que tampoco se pudo llegar a un arreglo por un impuesto del cuarenta por ciento de nuestro país, lo que impidió el alquiler. En el verano 1971/72 funcionaban dos de los cinco Vickers: el CX -AQO y el CX- BHA; el CX-BHB estaba en el límite de las horas de vuelo, el CX-AQP desmantelado y el CX-AQN en Inglaterra; por lo cual los vuelos a Asunción no se podían cumplir, arreglándose este tema con el endoso de los pasajes a LAP.

Anunciada con una semana de antelación por la prensa, el 12 de noviembre de 1971 se realizó en los salones del Victoria Plaza Hotel de Montevideo una «mesa redonda» convocada por la Asociación de Pilotos de Pluna, la cual estuvo regida por su Presidente el Comandante Angel Figueroa. Esta convocatoria de la entidad que agrupaba a los aviadores del organismo tuvo como origen su preocupación por el proceso regresivo que aquejaba a PLUNA y en general a la aviación comercial en el Uruguay, en esos momentos funcionaba otra línea aérea de pasajeros: ARCO (Aerolíneas Colonia S.A.) entre Colonia y Buenos Aires; y trataba de surgir alguna compañía de aviación carguera como: Aerolineas Uruguayas y TRANSAER. Como también la anacrónica legislación vigente, las normas de política aeronáutica y la situación general de PLUNA. Su finalidad fue estudiar estos problemas y estructurar una serie de recomendaciones a los Poderes Públicos. Se esperaba la presencia y participación en el seminario de especialistas y autoridades nacionales, el llamado no tuvo el eco esperado en las autoridades, no obstante se analizaron profundamente los siguientes puntos: el bajo coeficiente de ocupación de los aviones; los inconvenientes itinerarios de vuelo; el hecho de que PLUNA transportaba solamente el treinta por ciento de los cuatrocientos ochenta mil pasajes aéreos del Río de la Plata, mientras que las empresas argentinas absorvían el setenta por ciento restante; el hecho que PLUNA no participaba en el mercado intercontinental, cuyo volumen se calculaba en veintitrés millones de dólares; que la línea Montevideo - Asunción exhibía una paulatina pero sostenida disminución de pasajeros; la falta de una eficiente organización empresarial; y la falta de una adecuada selección de sus directivos.

El simposio finalizó con cinco recomendaciones: 1° que se integrara una Comisión de Aeronáutica Nacional para aconsejar medidas necesa-

rias, a los efectos de lograr una expansión comercial en PLUNA; 2° que se aprobaran normas adecuadas de política aeronáutica nacional e internacional; 3° que se aprobara de una buena vez el Código de Legislación Aeronáutica en trámite, el cual hacía más de un año que se encontraba en el Ministerio de Defensa Nacional; 4° que se confiriera a PLUNA la jerarquía necesaria para sus fines; y 5° que se designaran autoridades jerárquicas en PLUNA con probados antecedentes y capacidad técnica para el cargo. A la terminación de la «mesa redonda» se anunció un Congreso Aeronáutico a efectuarse en el próximo mes de diciembre, organizado por la Asociación de Pilotos de PLUNA, el cual se transformó en un simposio sobre transporte aéreo, que contó con delegaciones de Bolivia y Paraguay, el que se llevó a cabo el 10 de febrero de 1972, también en el Victoria Plaza Hotel. Demás esta decir que estas recomendaciones de la «mesa redonda» y los análisis y estudios del «Simposio Internacional de Transporte Aéreo» no surtieron el efecto deseado más que la integración de una Comisión o Grupo de Trabajo para estudiar la recuperación de PLUNA, como se verá más adelante.

Como se había adelantado, el Boeing 737 no era un aparato con suerte. En esos días de noviembre de 1971, PLUNA había recibido de la fábrica Boeing una notificación referente a que se tenía que cumplir una revisación mandatoria en las turbinas de los motores de los modelos 737, por la ocurrencia de fallas en los álabes de titanio que las conforman, por lo cual se solicitó día para tal chequeo a mantenimiento de Aerolíneas Argentinas de Buenos Aires, que era donde se le hacían ese tipo de trabajos, fijándolo para determinada jornada. Como se estaba cercano a esa fecha, se siguieron haciendo los vuelos normalmente y el 18 de noviembre se cumplía el servicio al Brasil; a las 11.30 el avión pronto para el despegue desde el Aeropuerto Salgado Filho de Porto Alegre, comenzó la carrera para hacerse al aire hacia San Pablo y Río de Janeiro, con la tripulación al mando del Comandante Federico Rodríguez Escalada como «check pilot» (piloto verificador) y los Ctes. Angel Figueroa, que en esas circunstancias iba sentado a la izquierda (en el sitio de comando) y en el asiento del Primer Oficial Ricardo G. Fúster; antes que alcanzara la velocidad apropiada, la torre de control les avisó que salía humo del motor izquierdo, sintiendo Figueroa que el avión se iba hacia la izquierda, como si hubieran pinchado los neumáticos de ese lado, rápidamente se abortó el decolaje, en esos momentos ya había tomado fuego dicho motor y parte del ala izquierda, siendo extinguidas las llamas por los medios de emergencia del propio avión y con la ayuda de los bomberos, quienes llegaron al instante. El aparato fue llevado a la planchada y a los pasajeros se les endosaron sus «tickets» a otras compañías. Al mes del accidente todavía no se había comenzado la reparación, por la lentitud de los trámites con el seguro; solucionado esto, fue un avión taller de la empresa Boeing y sus técnicos sustituyeron las partes dañadas, incluidas ciertas porciones del ala. El 5 de enero de 1972 llegó de Montevideo a Porto Alegre la tripulación para llevarlo, Comandante Federico Rodríguez Escalada, César A. Soutto y Héctor Huguet, quienes efectuaron el vuelo de prueba y luego el 6 de enero lo trajeron hacia Carrasco. El 10 de enero se reanudaron los vuelos de línea al Brasil y a Buenos Aires; pudiéndose proseguir los vuelos a Asunción del Paraguay el martes 25 de enero, los que se habían suspendido por falta de máquinas, con uno de los dos Vickers que estaban volando. Poco tiempo más estuvo en vuelo el 737, a principios de mayo fue necesario pararlo, quedando en esa condición por nueve largos meses.

A raíz del accidente, la falta de aviones para dar el servicio Punta del Este - Buenos Aires se comenzó a hacerse sentir a medida que la temporada avanzaba, pensando la Dirección del organismo solucionar en parte esta dificultad, con los aviones Fokker y Fairchild de la Fuerza Aérea, que estaban asignados al TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo), medida que fue resistida por los pilotos de PLUNA, al no comandar ellos dichos aparatos, denunciando el hecho a IFALPA (Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea), por lo cual el 27 de diciembre de 1971 vino a Montevideo el Vicepresidente Regional de esta Asociación, Cte. Raulino Pereira Galvâo a interiorizarse del asunto, solucionándose a los pocos días este conflicto al quedar pronto el 737.

Como se vio más arriba, PLUNA había efectuado su último vuelo al interior de la República el 11 de mayo de 1971, terminando su ciclo en tal aspecto, obligación que fue tomada por la Fuerza Aérea, entidad que se hizo cargo de los vuelos pero no del mantenimiento, construcción, operación y administración de la infraestructura aérea del interior, razón por la cual PLUNA solicitó al Poder Ejecutivo que la liberara de esas tareas, pasándolas a la Comisión Nacional de Aeropuertos (hoy D.G.I.A.), lo que fue aceptado mediante un Decreto dictado el 20 de enero de 1972, por el que se ampliaban los cometidos de dicha Comisión Nacional, encargándosele de toda la infraestructura que manejaba tanto PLUNA como la Dirección General de Aviación Civil; además, lo que era muy importante, los funcionarios en número de sesenta, que hacían los trabajos del interior pasaron en julio de 1972 a formar parte de la C. N. de A. emancipando al organismo del peso económico que eso significaba.

Existía un malestar entre los funcionarios de PLUNA, así fueran técnicos o aviadores por la presencia de tres empleados de Iberia que

estaban asignados a tareas de asesoramiento e inspectivas, tanto en Carrasco como en las oficinas del centro. A la gente del organismo les parecía, exagerados los viáticos que percibían y consideraban prescindibles sus funciones, no por falta de capacitación, sino simplemente que eran innecesarias. Estos técnicos españoles eran: el Sr. Jesús San Román, representante de Iberia ante PLUNA, a quien se le pagaba U$S 60 por día de viático; el Sr. J. Aragonese que se desenvolvía en costos y ganaba U$S 30 por día; y F. Fernández Castañón que actuaba en mantenimiento y recibía U$S 30 por día. Esta situación provocada por el acuerdo de cooperación con la empresa española, era considerada como una intromisión en la soberanía económica del Ente Autónomo, inútil y cara, la cual se venía arrastrando desde 1969, con el consiguiente fastidio del funcionariado, intensificado por lo que estaba pasando con el Boeing 737, tanto por su manejo empresarial, como por las comisiones y los intereses leoninos que impuso Iberia para su compra, incrementando hasta un diez y ocho por ciento su precio, todo esto desestabilizaba los ánimos del funcionariado del organismo. El estado de cosas hizo eclosión a principios de 1972 y fue tornándose cada día más complicado, al hacerse más difícil la condición económica del organismo.

A todo esto la Asociación de Pilotos de PLUNA (A.P.P.) hizo el 4 de abril de 1972 un balance en una conferencia de prensa, de la condición del organismo en cuanto a su disponibilidad de aviones, al tener que pararse otro Vickers por haber agotado sus horas de vuelo; es decir que tres estaban en tierra, otro aún en Inglaterra sin que todavía se hubiera entregado el dinero necesario para su liberación y, con el único que estaba en orden de funcionamiento, se tenía que cumplir con todos los servicios a los que estaban asignados, es decir: cubrir las frecuencias a Buenos Aires compartidas con el Boeing 737, cuando se podía ir a Rosario y Córdoba e igualmente a Asunción del Paraguay; el 737 que servía a Buenos Aires con el Vickers y mantenía la línea al Brasil, en ese momento a unos de los motores (el derecho) le quedaban ciento noventa horas de vuelo, luego había que conseguir un sucedáneo para conservar el aparato en el aire. Este real y sombrío panorama que se efectuó ante la prensa, quizá un poco magnificado, pues se le daba a PLUNA dos semanas para que se viera obligada a parar sus aviones, molestó al Director General Interventor, quien decidió suspender con prohibición de volar a los directivos de A.P.P. que en ese momento agrupaba a treinta y nueve de los cuarenta y dos pilotos de PLUNA. Dicha sanción que fue de tres días, se aplicó por las manifestaciones vertidas, las que únicamente podía realizar el Director General o la Oficina de Prensa del organismo, debidamente autorizada. Se castigó a los Comandantes: Angel Figueroa, Héctor Huguet, Jorge Schell, Anibal Tabárez, Juan P. Barreto, Eduardo Franco y Washington Gutiérrez. Ante esta disposición del Director General la gremial informó el 6 de abril en una conferencia de prensa que habían denunciado el hecho a IFALPA (Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea) aunque esperaban que, para bien de PLUNA y de la imagen exterior del país no fuera necesario que IFALPA debiera tomar represalias. El Cte. Figueroa, Presidente de A.P.P. informó a la prensa que la medida comunicada en forma verbal fue enteramente sorpresiva (algunos de los directivos se encontraban volando y otros por acceder al avión) y se trataba de una disposición del tipo militar que aplicaba el Brig. Jorge, la cual atacaba a los fueros gremiales, contra una organización que a su salida a la prensa procuró solamente que se tomara conciencia de que el Ente podía ser una empresa comercial redituable.

Estos fueron los coletazos de la «mesa redonda» y del Simposio Internacional de Transporte Aéreo de noviembre de 1971 y febrero de 1972, en los cuales se denunciaban las carencias del organismo para su bien ulterior. Asimismo se aprovechó la ocasión para atacar el acuerdo de cooperación con Iberia y la compra del 737 por su intermedio y entre otros daba un ejemplo de la voracidad económica de la compañía española, que obligó a comprar un manual de procedimientos que le costó a PLUNA U$S 90.000 y aquí por amistad se consiguieron seis ejemplares gratis.

Ante todos estos problemas, el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Sr. Carlos R. Ribeiro designó un «grupo de trabajo», con el fin de que estudiara la forma de recuperar PLUNA, el que se hizo cargo el 12 de mayo de 1972. Lo integraron: Alberto Márquez Vaeza (fundador de PLUNA, totalmente alejado del ámbito empresarial aeronáutico desde hacía por lo menos treinta años, aunque en 1958 había pretendido establecer una línea aérea con helicópteros entre la Ciudad Vieja y Carrasco); el Dr. Alvaro Bauzá Araújo (Asesor Aeronáutico del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, abogado dedicado al derecho aeronáutico); el Ing. Roberto Langón Balparda (ocupando desde la época de PLUNA SEM cargos gerenciales en PLUNA); una delegada de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, la Sra. Beatriz Migliaro de Levrero; y el Cte. Angel Figueroa. El «grupo de trabajo» fue precidido por el Dr. Bauzá Araújo y se expidió el 12 de junio de 1972, aconsejando una serie de medidas como: reorganizar las excesivas direcciones del organismo, transformándolas en menor cantidad; suspensión de la línea a Rosario y Córdoba; denuncia del acuerdo con iberia; estudiar a fondo la conveniencia o no de mantener el Boeing 737 (en ese momento parado);

reducción del personal; y otras lógicas medidas que aconsejó este «grupo de trabajo», pero increíblemente también opinó que PLUNA debía retomar los vuelos al interior del país.

Prontamente algunas de estas recomendaciones fueron aplicadas en acuerdo del Presidente de la República con el nuevo Ministro de Comunicaciones, Transportes y Turismo, Dr. Juan Manuel Urraburu, como la reducción de personal a principios de julio, pasando sesenta funcionarios del interior a la Comisión Nacional de Aeropuertos; el 20 de julio se dispuso dejar sin efecto la aprobación del Manual de Organización proyectado por Iberia y aplicado por PLUNA aunque no fue cumplido hasta 1973; paralelamente, en el marco de las medidas adaptadas, se resolvió recabar el asesoramiento de la Oficina Nacional del Servicio Civil y derogar diversas disposiciones incluidas en el Presupuesto por Programas del Organismo.

En la última semana de abril de 1972 hubo que parar el Boeing 737, como consecuencia de una sensible pérdida de aceite registrada en las dispositivos de alarma de una de sus turbinas. En virtud de los servicios de mantenimiento y repuestos que le fueron prestando al avión en Aerolíneas Argentinas durante el período que PLUNA lo mantuvo en uso, se fue generando una deuda que en esos meses andaba alrededor de los U$S 400.000, razón por la cual se obstaculizaba la concreción de un acuerdo con esa empresa, a los efectos de arrendarle una turbina para mantener en vuelo al 737 por un tiempo más, aunque la otra, como se adelantó, ya estaba al fin de sus horas de vuelo. A pesar de la deuda, se hizo un convenio para reparar las dos turbinas, las que embarcaron el 26 de mayo en una chata en el Puerto de Montevideo y se enviaron a Buenos Aires, quedando el avión detenido en Carrasco sin sus dos motores, situación que se mantuvo por diez meses.

Pero el asunto no se mantuvo ahí, cuando Aerolíneas Argentinas reparó las turbinas, exigió lógicamente, un arreglo de la deuda, surgiendo así un diferente problema económico, que por otra parte era previsible, el cual se sumaba a otros en la República Argentina. Por todo lo cual hubo que tratar de buscarle una solución, recurriendo al Asesor Aeronáutico del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Turismo Dr. Alvaro Bauzá Araújo y al Gerente del Banco Central Contador Omar Caprario,a quienes se enviaron a Buenos Aires el 5 de julio con el objeto de que a nivel oficial lograron refinanciar la abultada deuda. Regresaron el 8 de julio con un principio de acuerdo, en base a la entrega (previo visto bueno del Ministerio de Economía y Finanzas) de una cantidad de U$S 38.000.-, a cambio de la cual Aerolíneas Argentinas entregaría las dos turbinas. Para el resto de la deuda se buscaría un tipo de financiación acorde a las posibilidades del Ente. Todo esto quedó suspendido en el tiempo por muchos meses.

Se recupera el Vickers CX-AQN de Inglaterra.
El Ing. Raúl Penadés Director Interventor de PLUNA.
Paros del Funcionariado por falta de pagos. Deudas en la Argentina.
Contactos con SABENA. El Boeing 737 nuevamente volando.
El Cnel. (PAM) Manuel Buadas Director General Interventor de PLUNA. EL Boeing 737 carga oro repatriado en los Estados Unidos

Regresando a abril de 1972, digamos que en esos momentos solamente volaba el Vickers CX-BHA de todos los aviones de PLUNA, habiendo sido necesario suspender los vuelos a Asunción y al Brasil, al no contarse con el Boeing 737. A fines de marzo se había conseguido la promesa de la inminencia de la entrega de los recursos para recuperar el Vickers CX-AQN que seguía en Inglaterra, aguardándose en la Dirección General de PLUNA que se pusiera a su disposición las Letras de Tesorería para el pago del «overhaul». Como aparentaba estar próxima dicha entrega, el 19 de abril partió para Londres la misión para traer en vuelo el aparato, la cual estaba integrada por: el Comandante Willibald Hrdlicka, al mando y los Ctes. Julio C. Monzón y Armando Tayler, como Primeros Oficiales; Douglas Mendoza Radiotelegrafista y Francisco O. Bentancort Mecánico (quien ya estaba en Inglaterra desde que se llevó el avión, controlando los trabajos). A semejanza de lo que había pasado con el Vickers CX- BHA, no le fue posible a la Dirección General hacerse de las divisas en tiempo y forma para liquidar el asunto del CX-AQN, causa por la cual los tripulantes se pasaron más de un mes de obligadas vacaciones en Londres, a la espera que le entregaran el avión. Cuando finalmente lo recibieron, le hicieron las pertinentes pruebas de vuelo, comprobando igualmente el desempeño de los tanques suplementarios interiores para el «ferry», que fueron arrendados a la Aloha Airlines de Hawaii, para con ellos encarar el cruce del Atlántico Sur; en la última prueba uno de los tanques perdió combustible teniendo los pilotos que desecharlos pues resultaron un fiasco, por lo que hubo que desmontarlos, secar y limpiar la cabina. El 27 de mayo partieron haciendo el cruce por el Atlántico Norte, con las escalas habituales hasta Goose Bay en Canadá, de allí a Baltimore en los Estados Unidos, luego a Tampa, Estado de Florida, continuaron a Managua en Nicaragua, después Guayaquil, Lima y Antofagasta en Chile, donde se les rajó el parabrisas sin mayores proble-

mas, más que no les era posible mantener la presión de la cabina, por lo cual descendieron en Córdoba y de allí a Carrasco.

El arribo del CX-AQN fue un alivio para el CX-BHA que hasta ese momento era el único avión que funcionaba: luego de cambiarle el parabrisas y de que estuvo unos días parado el CX-BHA para hacerle lo más urgente, a partir del martes 11 de julio se reanudaron los vuelos a Asunción, con una sola frecuencia semanal, los martes a las 08 y 30.

El 17 de julio de 1972 fue designado por el Poder Ejecutivo para ocupar el cargo de Director General Interventor de PLUNA, el Ing. Raúl Penadés, quien anteriormente se había desempeñado como Presidente de los Entes Autónomos A.F.E. (Administración de los Ferrocarriles del Estado) y A.N.C.A.P. (Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland), es decir que como ejecutivo de organismos oficiales, por lo menos tenía su experiencia, aunque no la especializada para dirigir una empresa aeronáutica, al igual que todos los anteriores directivos de PLUNA.

El Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Dr. Juan M. Urraburu, dio el 21 de julio 1972 posesión del cargo de Director Interventor de PLUNA al Ing. Penadés, en la sede central del Ente, ceremonia en la cual estuvieron presentes el Secretario de la Presidencia de la República Dr. Luis Barrios Tasano, el Sub Secretario del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo Sr. Vital Oribe Palomeque, el Director General saliente Brig. Juan C. Jorge y otras autoridades políticas y gerenciales del organismo. En esos precisos momentos PLUNA mantenía dos Vickers en vuelo: el CX-AQN y el CX-BHA y esperaba los recursos del Ministerio de Economía y Finanzas para lograr la recuperación de una turbina para un tercer Vickers, que hacía meses estaba reparada en San Pablo, Brasil, así como los fondos para posibilitar el regreso de las dos turbinas del Boeing 737 ya prontas en Buenos Aires.

El Ing. Penadés tendría un gran espíritu de trabajo y las ganas de hacer las cosas bien, eso no lo dudamos, pero se le debió haber hecho cuesta arriba el manejo de PLUNA en ese período. A pesar de que el organismo el 25 de julio (cuatro días después de sumir el Ing. Penadés) fue autorizado por el Poder Ejecutivo a contratar un préstamo por setenta y cinco millones de pesos (unos ciento diez mil dólares de la época) en el Banco República, destinado a atender las obligaciones presupuestales y económico-financieras, el 11 de agosto la intergremial de PLUNA (A.P.P. o sea Asociación de Pilotos de PLUNA, O.T.A.U. o sea Organización de Técnicos Aeronáuticos del Uruguay, y la Asociación del Personal Administrativo) decretó paros que afectaban la totalidad del Ente, interrumpiendo sus servicios, reclamando el pago de haberes y como acto de protesta ante «los reiterados atrasos en la percepción de los mismos», medidas que recién se pudieron levantar el 18 de agosto al iniciarse dichos pagos atrasados. Esta condición se fue repitiendo mes a mes, a pesar de la aprobación de diversos préstamos, que siempre a último momento venían a salvar la situación.

Pero esto no era todo, paralelamente a las deudas en Buenos Aires con Aerolíneas Argentinas, el 15 de setiembre de 1972 apareció otra, que no era ninguna sorpresa, la cual complicó las cosas. PLUNA mantenía con la autoridad aeronáutica argentina, obligaciones por tareas aeroportuarias de aterrizajes, protección al vuelo y servicios, desde tiempo atrás, la que aumentaba día a día y llegó a la cantidad importante de sesenta y tres millones de pesos uruguayos (unos noventa y ocho mil dólares de la época), dándosele a PLUNA para arreglar el problema al plazo perentorio de siete días, con la amenaza de el embargo de sus aviones si no se atenían al término. Para acomodar este embrollo fue necesario enviar una delegación a Buenos Aires, la que realizó un convenio de pagos por la deuda, comenzándose a abonar los débitos a partir del 16 de octubre de 1972, habiendo autorizado el Banco República a PLUNA la compra de divisas para poder girar a Buenos Aires el quince por ciento del compromiso, el resto se fue saldando en seis cuotas a partir de enero de 1973.

Como se puede ver PLUNA vivía un caos económico sin solución aparente, pues no recaudaba lo necesario para mantenerse; según datos de la época que aparecían en la prensa, perdía más de un millón de pesos por día. Funcionaba gracias a los préstamos sobre subsidios futuros que le adelantaba el Banco República, como ejemplo de esto: el 28 de noviembre de 1972 se aprobó un préstamo por quinientos ochenta y cinco millones de pesos, para con ellos cumplir con el presupuesto hasta fin de año y saldar la deuda del Boeing 737 con Aerolíneas Argentinas.

A principios de noviembre de 1972, se comenzaron a efectuar los primeros contactos entre la compañía SABENA (Societé Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, línea aérea de Bélgica) y PLUNA para un futuro posible entendimiento, nombrándose el 11 de noviembre en el organismo una comisión para estudiar las bases de un acuerdo. Las tratativas con SABENA tanto de PLUNA como de la Dirección General de Aviación Civil se fueron extendiendo en el tiempo, dando lugar a polémicas con otras empresas que ya brindaban el servicio a Europa, como se verá más adelante.

A comienzos de 1973 se logró rescatar las dos turbinas del Boeing 737 que estaban en Buenos Aires desde mayo de 1972, inmediatamente se montaron en el aparato. A fines de enero los motores fueron puestos en

marcha, posibilitando la prueba de todos sus sistemas de la aeronave, los circuitos eléctricos e hidráulicos, de ventilación, presurización, aire acondicionado, etc. Posteriormente se le hicieron pruebas de carreteo y otras comprobaciones, por último se efectuaron los vuelos de prueba, incluyendo uno a Buenos Aires, donde en los talleres de Aerolíneas Argentinas se corrigió una pérdida de aceite localizada en una de las turbinas. Mientras se terminaba de poner a punto el avión, los once pilotos del 737 cumplieron un curso de recalificación, el cual se terminó el 31 de enero con las pruebas finales realizadas en el simulador de Aerolíneas Argentinas. Luego cada piloto voló una hora el 737, terminando todos calificados a mediados de febrero de 1973. Cumplidos todas estas etapas, el Boeing y sus tripulantes estaban en condiciones de efectuar lo que le exigiera su explotador, es decir PLUNA. Pero nuestra compañía no demostraba tener necesidad de ese avión o también, que no se animaba a utilizarlo, pues el aparato un mes más tarde continuaba parado en Carrasco sin aprovecharse; lo primero, porque no había planificado nada para su uso y por lo segundo, la carencia de repuestos era total, con el agravante que el organismo se encontraba desacreditado ante Aerolíneas Argentinas, fuente de repuestos que en emergencias se apelaba, pero que en aquellos momentos como era obvio pensar no se podía recurrir.

Finalmente en abril de 1973 comenzó a volar en línea, realizando solamente los servicios a Buenos Aires, suspendiéndose los que efectuaba al Brasil. Para colmo de males, todavía hubo que recurrir a Aerolíneas Argentinas una vez más, luego que se le fisurara el parabrisas en el último vuelo que hacía entre Buenos Aires y Montevideo el domingo 15 de abril cuando se encontraba a cinco mil pies de altura, por suerte el repuesto existía en los almacenes de la compañía argentina y estuvo dispuesta a cederlo, lo cual sacó PLUNA de un apuro en momentos de gran demanda de pasajes, al acercarse la semana de turismo.

El Consejo de Ministros decretó el 11 de abril de 1973, la intervención con militares, de los Entes Autónomos AFE, PLUNA y SOYP, solicitando al mismo tiempo la correspondiente venia a la Cámara de Senadores para su designación definitiva. En PLUNA nombró como Director General Interventor al Cnel. (PAM) Manuel E. Buadas, el que fue impuesto en ese cargo en la tarde del jueves 12 de abril, por el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo Sr. Francisco Mario Ubillos, estando presente el Director saliente Ing. Penadés quien hizo una serie de precisiones en tono desusado para tales momentos, de un hombre que quiso hacer obra y se vio atado por las circunstancias, que lo obligaron a entregar el organismo vacío sin un solo centésimo, siendo esto reconocido por el Cnel. Buadas, que aceptó la patética realidad de la situación imperante en aquellos momentos de verdadero caos económico, financiero y administrativo del Ente que iba a dirigir.

A los cuatro días de asumir su cargo, el lunes 16 de abril, el Director General Interventor se reunió con los delegados de la Intergremial de PLUNA (pilotos, técnicos aeronáuticos y personal administrativo) durante tres horas, en un clima de cordialidad y distención, haciendo conocer ambos interlocutores sus inquietudes referentes al manejo del Ente. Por otra parte los funcionarios plantearon sus aspiraciones consagradas a lograr el ansiado rescate del organismo, con la lógica continuidad de aplicación e información apropiada sobre sus recursos humanos y materiales, sin lo cual no cabía, para ellos, hablar seriamente de recuperación; asimismo se definieron contrarios al acuerdo con SABENA, hasta tanto no se precisara una política aérea nacional.

Con el fin de asistir al Cnel. Buadas en su gestión al frente de PLUNA, el 27 de mayo de 1973 fueron designados por el Poder Ejecutivo Asesores del Director General Interventor, los Cneles.(PAM) Héctor Calafi y Rúben Acosta, quienes desde tiempo atrás ya venían interiorizándose del manejo del organismo.

Paralelamente al acuerdo que la empresa de aviación belga SABENA trataba de efectuar con PLUNA, además pretendía establecer una frecuencia de vuelos entre Montevideo y Bruselas, lo cual según otras compañías ya establecidas que brindaban el servicio a Europa desestabilizaba el pequeño mercado uruguayo ya demasiado explotado. Este estado de cosas salió a luz el 27 de abril de 1973, durante la audiencia pública celebrada en relación con el permiso que tramitaba SABENA, momento en que SAS (Scandinavian Airlines System) presentó un alegato en su contra; en tanto PLUNA por medio de su Asesor Letrado el Dr. Aramís Gómez Berisso, no se inclinó ni a favor ni en contra, manteniendo una posición de observador expectante, hasta tanto no se finalizara el plan de reestructuración integral de la actividad aeronáutia nacional, que se inscribía en un esquema más ambicioso y más amplio de la defensa y del desarrollo nacional, que estaba coincidiendo con la reciente intervención del Ente, cuya situación o participación en dicho proceso estaba siendo objeto de un cuidadoso estudio por parte de la autoridad recientemente designada. En cuanto al Convenio Bilateral PLUNA- SABENA, aún estaba en estudio.

De las primeras medidas tomadas por la nueva administración fueron las tendientes a reducir la estructura burocrática del Ente, impuesta por Iberia e institucionalizada por el Poder Ejecutivo, al aprobar el presu-

puesto del organismo en 1971, donde se creó dentro de él diez y seis direcciones a nivel gerencial, lo cual ya se había intentado corregir en julio de 1972, al aprobarse un decreto que derogó esas disposiciones, que en los hechos no se cumplió, como ya se había adelantado. Con tal fin se fue haciendo una reestructuración orgánica de PLUNA a partir de mayo de 1973, con la intervención de la Oficina Nacional del Servicio Civil.

El Boeing 737 cumplía una programación dispuesta por la Dirección, exclusivamente en vuelos que fueran o aparentaran ser rentables, como el 151 que partía los lunes, martes y viernes a Buenos Aires a las 08:00 y el 152 que era el regreso esos mismos días a las 09:30; el 157 que salía los jueves, viernes y domingos a Buenos Aires a las 18:00 y el 158 que era el regreso a las 19:30. Se pensaba que por lo menos fuera en cada vuelo un 55 o un 60% de los asientos ocupados. Cuando había un largo fin de semana; encuentros futbolísticos entre Uruguay y Argentina; o un conflicto en Aerolíneas Argentinas o Austral, como ocurrió en mayo, se ponía el Boeing en servicio, asegurándose su buen uso.

A mediados de mayo de 1973 el Banco Central del Uruguay finalizó todos los trámites para liberar 372.670 onzas troy de oro (unas doce toneladas), que se encontraban depositadas en el Federal Reserve Bank de Nueva York. Dicho oro fue la garantía de un préstamo solicitado por el Estado en 1965 a bancos particulares de los Estados Unidos. Al cancelarse las dos cuentas finales el 23 de marzo de 1973, se logró desafectar esa cantidad de oro, la que fue necesario traerla de regreso a nuestro país, pensándose que la mejor manera y posiblemente la más económica era enviar el Boeing 737 CX-BHM a buscarlo, aceptado el poco uso que se le daba al aparato, no perturbando mucho con ello los servicios que prestaba en los vuelos del Río de la Plata. Por tal motivo se montó una operación combinada entre PLUNA, las Fuerzas Armadas y el Banco Central; la parte que correspondió a PLUNA fue el traslado del oro desde los Estados Unidos al Uruguay en el Boeing 737. Para mayor tranquilidad del Departamento de Operaciones del organismo, en el fin de semana del 26 y 27 de mayo (cuando partió el Boeing) se hicieron las pruebas en vuelo de Vickers CX-BHA, que se encontraba paralizado desde hacía varios meses, quedando en funcionamiento y siendo afectado al tráfico del Río de la Plata junto al CX-AQN.

El Boeing 737, al cual se le habían quitado la mayoría de sus asientos, partió hacia los Estados Unidos en las últimas horas del sábado 26 de mayo de 1973, con una tripulación compuesta únicamente por cuatro pilotos del avión, los Comandantes: Raúl Rodríguez Escalada, Juan José Ferrara, Ing. Jorge Camou y Jorge Schell; además iba un grupo de oficiales y personal subalterno de las Fuerzas Armadas al mando del Cnel. (PAM) Héctor Calafi, con la misión de recibir el oro y escoltarlo hasta Montevideo. Hizo la siguiente ruta: Carrasco-Buenos Aires (donde levantó una carga de zapatos con destino a los Estados Unidos)- Asunción del Paraguay- Lima- Panamá- Aeropuerto Kennedy de Nueva York.

Demorado por los trámites del seguro y la carga de los lingotes de oro, el CX- BHM estuvo estacionado cuatro días en un hangar del Aeropuerto Kennedy, luego de su arribo de Montevideo, el lunes 28 de mayo. El viernes 1° de junio en la noche salió hacia Montevideo con su preciosa carga, haciendo las escalas: Miami- Panamá- Antofagasta en Chile (al no poder ir a Asunción por mal tiempo)- Carrasco, adonde llegaron en la tarde del sábado 2 de junio. Fueron recibidos por el Ministro de Economía y Finanzas Contador Moisés Cohen, el Presidente del Banco Central Cdor. José Pedro Amestoy y otros funcionarios civiles y militares. Al Boeing 737 se le colocaron los asientos que se le habían quitado para cargar el oro y continuó con su pobre rutina de pocos vuelos, solamente a Buenos Aires.

**Se recomienza la línea a Asunción. Las deudas de PLUNA.
Se encarga a la Fuerza Aérea la reestructuración de PLUNA.
Se incluyen más de cuatrocientos funcionarios en lista de disponibilidad. Comienzan a servir las líneas internacionales de PLUNA los aviones Fokker y Fairchild de la Fuerza Aérea.
Se pone el Vickers CX-AQO en orden de vuelo.
Se devuelve el Boeing 737 a Iberia**

En el mes de junio de 1973 PLUNA contaba con dos Vickers (CX-AQN y CX- BHA) y el Boeing 737 CX-BHM en vuelo, con las perspectivas de que en cuestión de pocos meses quedaría funcionando nuevamente el Vickers CX-AQO, parado desde hacía más de un año. En vista de esta disponibilidad de aviones y las pocas líneas que tenían que servir (solamente el Río de la Plata: Montevideo, Buenos Aires y Punta del Este), se decidió a partir del martes 3 de julio, recomenzar los servicios a Asunción del Paraguay, con equipo Vickers, el vuelo N° 703 con salida de Carrasco todos los martes, regresando en el día con el vuelo N° 704. El Encargado de la Oficina de Prensa de PLUNA, Sr. Julio C. López Barbazzita, dio a conocer esta novedad a partir de mediados de junio, poniendo sobre aviso a los usuarios de esta ruta.

En la primera semana de julio de 1973 se inauguró en el salón de pasajeros de la casa central de PLUNA, en la calle Colonia y Avenida Agraciada, la Primera Exposición Piloto de Productos Nacionales, de exporta-

ción no tradicionales, que organizó el Ente en colaboración con la Asociación de Promoción e Intercambio del Comercio Uruguayo Estadounidense (APICUE). La muestra consistió en la exhibición de una cuidadosa selección de productos de exportación de calzado, prendas de lana y cuero nacionales, que constituían en aquellos años uno de los fuertes puntales de muestras exportaciones no tradicionales. Se clausuró el 23 de julio.

En esos días de julio de 1973 el organismo vivía uno de los más difíciles momentos de su historia, con un déficit que llegaba a la escalofriante suma de doce millones de dólares, en su mayor parte derivados del arrendamiento del Boeing 737; en menor escala, pero que se iba sumando al total, estaba la deuda que se mantenía con los proveedores marítimos de más de treinta mil dólares por el suministro de whisky y cigarrillos que se vendían a los pasajeros (que estos pagaban al contado, lo cual hacía inexplicable la obligación); las cuotas de la deuda con las autoridades aeronáuticas argentinas por aterrizajes y protección al vuelo; las cuotas de la deuda a Aerolíneas Argentinas; las deudas por reparaciones de turbinas de los Vickers en San Pablo, Brasil, etc.,etc. Todo lo cual no era posible financiarlo con los ingresos de los servicios aéreos. Este estado de cosas trajo aparejado que trascendiera la noticia de la probabilidad de la desaparición del organismo lo cual se manejó al más alto nivel del Poder Ejecutivo durante varios días, especulándose con la creación de una nueva compañía pública que se encargaría solamente del tráfico interno, con aviones de la Fuerza Aérea y, el transporte de pasajeros en la línea Montevideo-Buenos Aires que podría ser concedido a empresas privadas uruguayas como «Trans Air» y «ARCO», las cuales en anteriores oportunidades habían hecho saber su interés por esas frecuencias. A esto se sumaba la situación de los dos Vickers adquiridos a ALITALIA (uno volando el otro parado), los que estaban llegando al límite total de sus horas de vuelo; además ya se comenzaba a analizar la posible devolución del Boeing 737. Esta era una visión apocalíptica de la empresa estatal que se venía estudiando en esos días, la que fue pasando sin que se tomara ninguna decisión concreta, quedando para más adelante determinaciones sobre su probable futuro, diluyéndose en el tiempo los malos vaticinios sobre su fin.

Para que esto pasara fueron necesarios cambios que se introdujeron en el manejo del organismo, a medida que el nuevo Director General y sus asesores se iban interiorizando del difícil entramado de esta línea aérea «sui generis», sin contar, al igual que anteriores directores, con los conocimientos empresariales y la experiencia precisa en el caso. No obstante lograron poco a poco ordenar algo, en esos primeros meses de gestión, la situación enredada de su organización y economía con la lógica ayuda de los funcionarios que se prestaron a ello. Una de las primeras cosas que consiguieron fue la puntualidad de los servicios, con el consiguiente aumento de la venta de pasajes; de la misma forma se fue obteniendo un mejor rendimiento en la Gerencia de Mantenimiento, posibilitando el sustento de sus pocos aviones en vuelo. Pero las transformaciones más dramáticas y contundentes se efectuaron a partir del Decreto del Poder Ejecutivo Nº 900/73 de fecha 24 de octubre de 1973 y por la Ley 14.153 que aprobó el Consejo de Estado el 6 de febrero de 1974 refrendada el 12 de febrero por el Poder Ejecutivo, en la cual se encomendó a la Fuerza Aérea la tarea de reestructuración orgánica y funcionalmente a PLUNA para posibilitar el cumplimiento normal y eficiente de sus cometidos. Con ello el Poder Ejecutivo consideró de vital importancia que el organismo tendiera a un equilibrio ponderado de sus recursos y adoptara una organización que a la vez alcanzara la simplicidad en la estructura jerárquica y le infundiera un dinamismo acorde a sus cometidos específicos; encomendándole a la Fuerza Aérea la misión de redimensionarlo, brindándole el apoyo necesario en recursos materiales y humanos para superar la situación de emergencia que padecía.

De acuerdo a este Decreto perentorio, la Fuerza Aérea luego de informarse con el Director General de PLUNA y sus Asesores (a quienes se les había sumado el Tte.Cnel.(PAM) Carlos Berrutti a partir del 1º de diciembre de 1973, como Director del Departamento Técnico de PLUNA), decidió por Resolución Nº 2/73 de fecha 19 de diciembre de 1973, reestructurar a PLUNA de acuerdo a Normas de Organización y Funcionamiento que figuraban en una serie de papeles numerados, determinando en trescientos noventa y ocho, el número de funcionarios afectados a la nueva organización discriminados de la siguiente manera: Asesoría General, siete; Secretaría General, doce; Dirección Ejecutiva para Administración y comercial, ciento treinta y siete; Dirección Ejecutiva para Planes y Operaciones, ciento cuarenta y dos; y Dirección Ejecutiva para Material, cien. Pasando más de cuatrocientos funcionarios a lista de disponibilidad, redistribuidos luego en otros organismos estatales por la entonces Oficina Nacional de Servicio Civil.

El Director General y sus Asesores se fijaron varias metas en la conducción de PLUNA, una de ellas fue incrementar la participación de la bandera uruguaya en el tráfico rioplatense lo cual no fue nada fácil. Sin embargo se fue consiguiendo en el correr de los meses de primavera de 1973, acrecentando la venta de pasajes y luego a partir del 17 de diciembre, la cantidad de vuelos con la inclusión de los aviones Fokker y Fairchild de la

Fuerza Aérea, bimotores turbohélice para cuarenta y más pasajeros. En esos momentos actuaban en el Río de la Plata tres líneas aéreas: Aerolíneas Argentinas, con aviones Boeing 737 para ciento quince pasajeros y AVRO 748, bimotores turbohélice para cuarenta y dos pasajeros; Austral, con bimotores turbohélice para cuarenta y dos pasajeros; y PLUNA, con el Boeing 737 para ciento diez pasajeros (que voló hasta el 31 de diciembre de 1973), los Vickers para cincuenta y dos pasajeros y los Fokkers y los Fairchild de la Fuerza Aérea partir del 17 de diciembre de 1973.

En el año 1972 la contribución de la bandera uruguaya en el tráfico del Río de la Plata fue de un 16% habiendo transportado en total 87.851 pasajeros en todas sus líneas, en 1973 se aumentó esta participación, alcanzando en los dos últimos meses del año 36% y 41%, con un total de pasajeros transportados en todas sus líneas de 141.678, es decir un 60% más que en el año anterior. Las miras estaban puestas en tratar de alcanzar un 50% de dicho tráfico.

Con el fin de asegurar un mejor porcentaje en la bandera uruguaya y captar la creciente demanda de pasajes que se daba en ese año y que seguiría creciendo, de acuerdo a las circunstancias que venían ocurriendo, nuevamente se puso sobre el tapete la posibilidad de llegar a un acuerdo con Aerolíneas Argentinas para formar un «pool» entre las dos empresas estatales, estudiándose desde fines de octubre de 1973 su viabilidad. Lográndose el 7 de diciembre suscribir un convenio por el cual se incrementaban los vuelos de PLUNA de diez y seis a veintitrés diarios a partir del 17 de diciembre, con el objeto de ir igualando el ofrecimiento de asientos en el Río de la Plata.

Muchos cambios sustanciales se produjeron en el mes de diciembre de 1973 al ir implementándose las medidas de reestructuración de PLUNA resueltas por la Fuerza Aérea. Las más contundentes fueron las referentes a la inclusión de más de cuatrocientos funcionarios en lista de disponibilidad, entre los cuales formaron parte más de un decena de aviadores, destacándose los más notorios, tal lo eran los veteranos Comandantes Raúl y Federico Rodríguez Escalada, con tantos años de servicio en la compañía, y avezados pilotos como Juan A. Barú y otros, que fueron separados del organismo en ese mes; lo cual trajo aparejado la vacancia de algunos cargos como el de Jefe de Operaciones de Vuelo, puesto que fue ocupado el 15 de diciembre de 1973 por el Cte. Juan José Ferrara, designado por el Director General.

Así mismo se estableció una severa política de austeridad que eliminó los gastos superfluos y los servicios onerosos, remplazándolos por otros más económicos, que se creyó, eran de igual o mayor efectividad.

Se adecuaron horarios para mejor aprovechamiento del personal y se modificaron disposiciones sobre bonificaciones comerciales a organismos públicos, privados y a funcionarios.

El Ente se fijó una política comercial más agresiva de ventas como se adelantó; se aumentaron las frecuencias y se trató de mejorar los servicios, con especial énfasis en la puntualidad, regularidad y seguridad, que son fundamentales para el buen funcionamiento de una línea aérea.

La marcha del Departamento Técnico quedó en manos del Tte. Cnel.(PAM) Carlos A. Berrutti, quien se había especializado en el extranjero, capacitándose en gerenciamiento de mantenimiento. En ese mes de diciembre se terminó la preparación del Vickers CX-AQO al cual se le finalizó el «overhaul» que se había iniciado varios meses atrás, incluido su nuevo esquema de pintura semejante al Boeing 737 CX-BHM; hizo su primer vuelo de prueba el 20 de diciembre, siendo librado al servicio el 28 de ese mes, este aparato vino a suplir la falta del Boeing 737 que hizo su último vuelo como avión de PLUNA el 31 de diciembre, en ese día se agotó el seguro no renovándose más, por lo cual era imposible volarlo. Durante los primeros meses de 1974 se logró sustentar los tres Vickers en orden de vuelo, lo que posibilitó mantener un alto porcentaje en la participación de la bandera uruguaya en el Río de la Plata, claro está con la contribución de los dos Fokker y los dos Fairchild de la Fuerza Aérea.

De acuerdo a la reestructuración de PLUNA resuelta el 19 de diciembre de 1973 por la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo designó el 22 de enero de 1974 para prestar servicios en el organismo, a los siguientes Oficiales Superiores y Jefe de la Fuerza Aérea: como Director General, al Cnel.(PAM) Manuel A. Buadas, como Director Ejecutivo para Administración y Comercial al Cnel.(PAM) Eugenio Sclavo, como Director Ejecutivo para Planes y Operaciones al Cnel.(PAM) Ruben Acosta y como Director para Material al Tte.Cnel.(PAM) Carlos A. Berrutti. El Cnel.(PAM) Héctor Calafi no fue tenido en cuenta para estos cargos de dirección por el hecho que en pocos días, el 18 de febrero se le nombró en el importante puesto de Jefe de la Brigada Aérea I de Carrasco.

El acto de haber decidido parar el Boeing 737 y devolverlo a Iberia, como se hizo, debe haber sido una resolución difícil y polémica para las autoridades de PLUNA, no así para los funcionarios gubernamentales, sobre todo los del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes seguramente verían en este avión una suerte de fábrica demoníaca de gastar dinero, sin dejar utilidades; pero pensamos que la determinación de deshacerse de él para aviadores, como lo eran los Directores de PLUNA, debe haber sido como dar uno o varios pasos atrás.

Pero los dados estaban echados, la determinación estaba tomada. Había que arreglar la devolución. Se constituyó una Comisión Gubernamental del Gobierno Uruguayo, con el fin de estudiar y negociar la rescisión del contenido del contrato de arrendamiento con opción a compra del Boeing 737 CX-BHM, entre PLUNA e IBERIA; dicha Comisión estaba integrada por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, uno del Ministerio de Relaciones Exteriores, uno de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y uno de PLUNA. El 28 de enero de 1974 esta Comisión y los representantes de Iberia, acordaron poner fin al aludido contrato, liquidando los derechos y obligaciones que emanaban de él con carácter definitivo, devolviendo a Iberia la posesión de la aeronave CX-BHM y la posesión de un motor de repuesto, el stock general de piezas de repuesto, etc., quedando fijada la suma de U$S 3:300.000.- la deuda líquida de PLUNA a favor de Iberia, la cual pagó el Gobierno uruguayo en un plazo de tres años, en seis pagos semestrales con intereses de un diez por ciento, todo lo cual fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 14 de febrero de 1974. El avión fue llevado para España por tripulaciones de Iberia en ese mes de febrero.

De esta manera terminó esta primera y frustrada época del «jet» Boeing 737 y con ella el capítulo.

Bibliografía del Capítulo 18

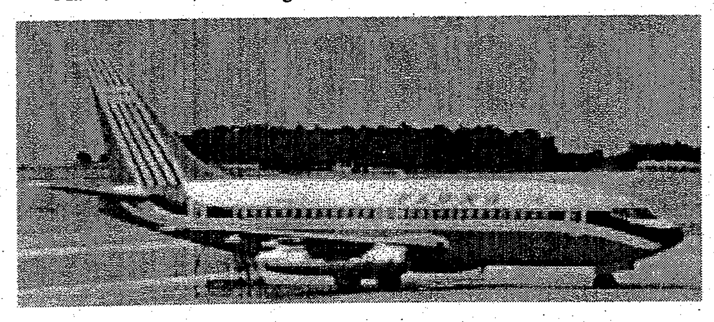
- «PLUNA 62 años de presencia uruguaya en la actividad aerocomercial» por Carlos A. Abella y Enrique F. Abeledo
- «Aviación comercial Argentina» por Pablo Potenze
- Documentos de la Oficina de Prensa de PLUNA
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional
- Ordenes del Comando General de la Fuerza Aérea
- Documentos de Carlos L. Bernasconi
- Diarios de Montevideo: La Mañana, El Diario, El Día, Acción, El País, Ahora.
- Entrevistas: Cte. Osvaldo Mujica, Ctes. Ricardo G. Fuster, Cte. Oscar Y. Míguez y Cte. Pedro I. González
- Contactos telefónicos: Cte. Federico Rodríguez Escalada, Cte.Armando Tayler, Cte. Eduardo Franco, Cte. Julio Monzón, Cte. Ricardo G. Fuster, Cte. Raúl Rodríguez Escalada.
- Documentos del autor y Cte. Pedro I. González
- Fotos de Nery Mendiburo.

Capítulo 18

LA PRIMERA FRUSTRADA EPOCA DEL BOING 733-200 1970 - 1974



Marzo de 1970, el Boeing 737-200 en vuelo, matrícula CX-BHM.



El Boeing 737-200 en tierra, Circa 1973.



El Vickers CX-AQO En diciembre de 1973, recuperado en los talleres de PLUNA, con el esquema de pintura semejante al Boeing 737 CX-BHM.

CAPITULO 19

PLUNA

SEGUNDA EPOCA DE LOS VICKERS 1974 - 1978

Los aviones que volaban para PLUNA en 1974. El color naranja adoptado por el organismo. Se comienza a prestar servicios a terceros. PLUNA celebra su 38° aniversario. Continúan los estudios de convenios en los vuelos rioplatenses. Convenio con la Oficina Nacional del Servicio Civil. El accidente del Vickers CX-AQO. Se adquieren los Vickers 827 .

Con el advenimiento de 1974 se produjeron novedades en el organismo, que fueron dando la pauta de las transformaciones que signaron al nuevo año. El porcentaje de ocupación de sus aviones, que venía creciendo en los últimos meses del año 1973, mantuvo su incremento durante todo 1974, logrando conservar esa mejora, la cual sumado al auge alentador del tráfico de PLUNA sobre el Río de la Plata, obtenido también a fines de 1973, fue sostenido igualmente en 1974; estas mejoras dieron a PLUNA un respiro económico a su permanente déficit. Contribuyeron a estos dos avances la puntualidad y la regularidad con que se manejó la aerolínea , manifestándose esta observancia sin pausas ni decaídas, lo que sirvió para competir, por primera vez, de igual a igual con las empresas argentinas y por lo tanto aumentar su clientela.

En enero de 1974 se mantenían volando los tres Vickers (CX-AQN, CX-AQO y CX-BHA, aunque a este último le quedaban pocas horas de vuelo) y de igual manera los dos Fokker F-27 y los dos Fairchild FH-227 de la Fuerza Aérea que servían a PLUNA, lo que llevó a sus autoridades a habilitar otra frecuencia semanal, para atender el movimiento de pasajeros entre Asunción del Paraguay y Montevideo, a partir del sábado 19 de enero. Es decir que desde ese día se realizaron dos vuelos redondos semanales a Asunción, los martes y los sábados, los cuales fueron atendidos fundamentalmente por los aviones Fokker y Fairchild de la Fuerza Aérea.

PLUNA había adoptado a fines de 1973 el color naranja, que representaba la vocación turística del país, según la tonalidad principal del esquema de pintura del Boeing 737 CX-BHM, que en esos días el organismo se aprestaba a devolver a Iberia. Dicho esquema de pintura, como

se había descrito anteriormente, fue idea del artista nacional Carlos Menck Freire, ganador del concurso efectuado oportunamente en 1969, para dotar a la aeronave de colores llamativos, los cuales también se usaron en el Vickers CX-AQO cuando se finalizó su «overhaul» en diciembre de 1973; pero no se detuvo ahí el uso de ese matiz cromático, se empleó asimismo en el nuevo uniforme de las quince azafatas que formaban parte de las tripulaciones de PLUNA, el que puso en práctica igualmente en diciembre de 1973 y se extendió en enero de 1974 a todo el personal femenino de ventas de pasajes, luego que una gran fotografía de la azafata Ana María Falero apareciera en el Suplemento Femenino del diario «La Mañana» de Montevideo, del 23 de diciembre de 1973 luciendo un traje de color azul piedra sobre fondo naranja.

Al haberse entregado el Boeing 737 a Iberia, los pilotos de ese avión que permanecieron en el organismo, se tuvieron que recalificar nuevamente en los aviones Vickers, cosa que algunos la readaptación les costó y otros no quisieron bajar ese peldaño profesional, luego de ser pilotos de «jet», prefiriendo buscar diferentes horizontes en Europa, como pasó con ciertos aviadores.

En base a un primer convenio celebrado con la compañía belga SABENA, por el cual esta empresa cedió equipos de aeropuerto para prestar servicios a terceros, PLUNA dio comienzo a proporcionar este tipo de trabajos, en primer lugar con las aerolíneas que no operaban regularmente en el Aeropuerto de Carrasco y más tarde ejerciendo un monopolio que se extendió por dos décadas. Por primera vez se dio esta clase de asistencia a un Douglas DC-8 de la compañía estadounidense World Airways, que arribó a Carrasco en vuelo «charter», alrededor de mediados de enero de 1974, al igual que a otros vuelos de esa empresa que se efectuaron días más tarde.

En ese verano de 1974, por primera vez PLUNA intervino en un amplio programa de promoción turística que organizó la empresa dedicada a ese rubro «Sol Jet», especializada en esos servicios. El mismo consistió en el traslado de once grupos de excursionistas argentinos, en otros tantos vuelos «charter» realizados en aviones de PLUNA, desde Buenos Aires a Punta del Este, donde permanecían ocho días, los que se extendieron hasta abril. Esta modalidad del uso de los aviones de PLUNA en vuelos «charter», que desde años atrás no se ejercía, más adelante fue muy común.

PLUNA que en 1973 casi desaparece como organismo estatal, en 1974, tal se adelantó poco antes, renació con nuevos bríos sumando día a día nuevos usuarios a sus vuelos sobre el Río de la Plata, al igual que en la ruta a Asunción del Paraguay, en las cuales mantuvo un alto porcentaje de ocupación de asientos ofrecidos, así como de intervención en el tráfico, en relación con las otras empresas extranjeras. En este estado de cosas, tomó a PLUNA la celebración de su treinta y ocho aniversario de fundación el 20 de noviembre de 1974. Con tal motivo se realizó un gran acto en su sede central de la calle Colonia y Avda. Agraciada de Montevideo, en el que participaron buena parte de su nómina de dependientes. En dicha ceremonia se distinguieron con medallas conmemorativas a los funcionarios que cumplieron veinticinco años de servicios en PLUNA. Recibieron ese reconocimiento cuarenta y seis de ellos, de todas las reparticiones; además se entregaron siete plaquetas a aquellos que los Directores de cada dependencia entendieron como representativos de sus respectivas secciones.

En ese año de 1974, entre los meses de enero a octubre PLUNA transportó 277.189 pasajeros en todos sus servicios. En los itinerarios Montevideo - Buenos Aires consiguió un porcentaje de ocupación de asientos de un 78%, en los de Punta del Este - Buenos Aires 85% y en los de Asunción del Paraguay 53%. La participación en el tráfico del Río de la Plata alcanzó el 46%.

Desde fines de 1974 en que PLUNA alcanzó dicho 46% del tráfico rioplatense entre las tres compañías que participaban de él en las rutas Montevideo, Buenos Aires, Punta del Este, se venían manejando en conversaciones de los directivos de las aerolíneas la posibilidad de llegar a un nuevo convenio de PLUNA con Aerolíneas Argentinas y Austral, tendiente a lograr un acuerdo sobre la distribución de los vuelos comerciales sobre el Río de la Plata, como así una beneficiosa coordinación de horarios. Igualmente se analizaron y estudiaron diferentes proyectos que se podían encarar en los servicios que prestaban esas empresas, los que seguramente no iban a beneficiar a PLUNA , como la posibilidad que nuestra compañía extendiera sus líneas hasta San Carlos de Bariloche y Río de Janeiro y, como contrapartida, que Aerolíneas y Austral efectuaran escalas en Montevideo durante sus vuelos a Brasil. Dichas conversaciones continuaron hasta principios de abril de 1975, sin que resultara nada concreto para PLUNA, que ya a esta altura había afianzado su participación en los porcentajes del tráfico rioplatense, con casi un 50%, manteniendo un promedio de ocupación anual de más de un 75%, lo cual le venía dando una buena autonomía económica, que le permitió aumentar su flota , como se verá. De cualquier manera PLUNA había pasado de ser la cenicienta del cuento, a pisar fuerte en este tipo de relacionamiento empresarial, llegando a estas reuniones con más aplomo y seguridad.

Los vientos de cambio que venían soplando en el manejo del organismo desde que se hizo cargo la Fuerza Aérea de su reestructuración, aportaron transformaciones administrativas que mejoraran su eficiencia, a pesar de la menor cantidad de funcionarios, además fueron ayudados por varios convenios con otras entidades públicas que alteraron y modernizaron su antigua estructura.

El 3 de enero de 1975 PLUNA firmó en su sede, un Convenio de Asistencia Técnica con la Oficina Nacional del Servicio Civil; mediante el cual se dotó al organismo de un sistema de calificación de funcionarios que redundó en grandes beneficios al Ente y a sus propios empleados. Mediante dicho Convenio ambas entidades sumaron esfuerzos, proyectaron e implantaron en PLUNA un ágil y moderno sistema para la administración más eficaz a su personal. La instrumentación y ejecución del proyecto estuvo a cargo de un Grupo de Trabajo que se integró con representantes de los dos organismos firmantes, el cual evaluó y clasificó los cargos que existían en aquellos momentos y determinó la tarea que cada uno encierra y los requisitos para desempeñarla. La uniformización de las denominaciones de los mismos permitió hacer realidad al principio de « a igual tarea, igual remuneración».

Para la implementación operativa del proyecto, la Oficina Nacional del Servicio Civil capacitó funcionarios de PLUNA en nuevas y modernas técnicas de política de personal. La concreción de los objetivos buscados significó un paso más hacia la racionalización y modernización gradual del Ente, por lo menos en la parte administrativa.

Otra conquista que dejó buenos dividendos en el funcionariado de PLUNA, fue el convenio que se firmó el 18 de abril con el Banco de Previsión Social por el cual el personal del organismo quedó incorporado al sistema de Cuenta Personal (jubilación automática) librándose de esta manera del deambular burocrático, el día que les tocara el retiro de sus actividades.

Al igual que en el verano de 1974, en enero de 1975 se volvieron a realizar vuelos «charter» con aviones de PLUNA, contratados por la empresa «Sol-Jet» entre Buenos Aires y el Aeropuerto de Laguna del Sauce de Punta del Este. Esta vez fueron trece los servicios que se prestaron a dicha empresa y comenzaron el día 23 de enero, desarrollándose hasta finalizar la temporada.

Nuevamente en el invierno de 1975 hubo un cambio radical en el atuendo de las azafatas de PLUNA, a partir del día 25 de agosto, adhiriéndose el organismo de esta forma al «Sesquicentenario de los Hechos Históricos de 1825» que se festejaba en ese año, con la inauguración en

esa fecha patria del nuevo uniforme de dichas auxiliares. El vestido estaba inscripto en la nueva moda «Cardo», que comenzaron a llevar las diez y seis azafatas de PLUNA, diseñado, cortado y cosido por manos uruguayas, lo que no lo salvaba de lo extraordinariamente incómodo que debió resultar, pues consistía de una capa cerrada de napa blanca con capucha, los brazos salían por dos cortes en la cintura, bastante centrados; hoy no es imaginable pensar en cómo se manejaban en los cortos vuelos a Buenos Aires.

Los primeros meses del año 1975 fueron alentadores para el organismo, que logró mantener funcionando sus tres Vickers (se había conseguido recuperar el CX-BHA, sumándose al CX-AQN y al CX-AQO) con un alto porcentaje de ocupación de sus asientos, sobre todo en sus líneas del Río de la Plata, continuando la estimulante actuación de 1974, apoyada por su Departamento Técnico que sustentó estos aviones sin pausa y eficientemente, sabiendo que en pocos meses más era imperativo parar al CX-AQN por varios meses, como ocurrió en julio, para someterlo a un trabajo mandatorio de reparación mayor, calculándose que se conservaría con dos Vickers el buen índice del tráfico en el Río de la Plata, al descender este en invierno. Pero los cálculos se vinieron abajo el 11 de mayo, al haberse accidentado en Buenos Aires el CX-AQO, en un vuelo hacia Aeroparque, encontrándose ese aeropuerto bajo lluvia. Después de efectuar una aproximación por instrumentos, la tripulación conformada por los Comandantes Oscar Y. Míguez, al mando, Juan P. Barreto de copiloto, además el Primer Oficial Nelson R. Webbe de tripulante extra, entraron en final con la pista a la vista , en el momento en que recobran el aparato y tocaba el hormigón normalmente, se desató un tremendo golpe de agua, que aún con los limpia parabrisas funcionando los cegó, el avión se desvió un poco hacia la izquierda inadvertidamente, sacando una rueda fuera de la faja de cemento, que deja un escalón con la tierra, en ese aeropuerto aproximadamente cada doscientos metros la pista está dotada de un desagüe de hormigón armado, en el cual pegó la rueda izquierda que iba en la tierra, la de nariz y las hélices de ese lado, accidentándose sin consecuencias personales para el pasaje y los tripulantes, el CX-AQO quedó fuera de servicio e irrecuperable.

Ante esta contingencia y sabiendo que a las pocas semanas había que parar el CX-AQN, PLUNA solamente tendría un avión por varios meses (por supuesto siempre con el apoyo de los Fokker y los Fairchild de la Fuerza Aérea), razón por la cual debió encarar urgentemente la adquisición de aeronaves para seguir atendiendo con regularidad su programa de vuelos Por otra parte el incentivo de haber tenido un panorama

económico bueno en el ejercicio pasado y óptimas posibilidades para el que corría, hizo que todas las dudas quedaran de lado.

Con tal motivo se integró a mediados de año una comisión para estudiar la adquisición de material volante con los propios fondos del Ente, enviándose técnicos a Inglaterra, Canadá y Brasil, donde se analizaron ofertas de los tipos de máquina más adecuado a las rutas del Río de la Plata, entre: el bimotor japonés Nihon Aeroplane Manufacturing Company (NAMC) YS-11 de 60/70 asientos (usados por Austral); el cuadrimotor norte americano Lockheed «Electra» de cien asientos (usado por Líneas Aéreas Paraguayas); y el Vickers Viscount en sus dos versiones de series 700 y series 827, este último de ochenta asientos con cuatro turbinas Rolls Royce Dart de 1800 s.h.p. cada una. Se estudiaron al efecto las ofertas disponibles de cinco firmas extranjeras, decidiéndose por la compra de tres aviones Vickers Viscount series 827 para 75 asientos, a la compañía brasileña Viaçao Aérea São Paulo S.A. (VASP), más un importantísimo parque de repuestos de treinta y cinco mil ítems, entre ellos seis turbinas, accesorios y equipos de prueba en tierra, todo en la suma de U$S 1:250.000.-, pagaderos 20% al contado a la firma del contrato, 10% a la entrega del primer avión, 10% a la entrega del segundo avión y el 60% financiado en tres semestres con el 1% de interés anual. Esta excelente adquisición fue autorizada por la Resolución Nº 4807/75 del Poder Ejecutivo.

Se reciben los Vickers Viscount 827. Se retoma la ruta a Porto Alegre. Se afianza el servicio a terceros. Distribución en 1977 del funcionariado en las diferentes direcciones. Viajes presidenciales en aviones PLUNA. Estudio y decisión de adquirir aviones «jet» Boeing 727

Una semana antes de recibir el primer avión, PLUNA envió a los Comandantes Juan José Ferrara, Angel Figueroa y Cesar A. Soutto para que efectuaran un cursillo sobre este modelo de Vickers en la Compañía VASP. A su finalización trajeron en vuelo el aparato ya pronto, arribando a Carrasco el 12 de noviembre de 1975; se trataba del Vickers Viscount 827, número de fabricante 397 cuya matrícula brasileña era PP-SRC, vino con las marcas uruguayas CX-BIY, con las cuales se le asentó en el Registro Nacional de Aeronaves. Se presentó a la prensa el 19 de noviembre con un vuelo sobre la costa este uruguaya hasta el Chuy, al mando del Cte. Juan José Ferrara; durante el paseo, los periodistas pudieron aquilatar las excelentes condiciones en que se encontraba esta máquina, a pesar de sus diecisiete años de uso (era de 1958), con su pintura reluciente, el tapizado impecable, etc. Su esquema de pintura era con los colores ya clásicos de PLUNA, con toda la parte inferior color naranja, no así la cola que al igual que la parte superior era de color blanco, la banda media, en la línea de ventanillas, azul profundo; títulos y matrícula negro, además en la parte superior a cada lado de la sigla PLUNA la bandera uruguaya y la bandera de Artigas, en la cola la bandera reglamentaria uruguaya. Estos aviones se fueron pintando de a uno, mientras los otros continuaban volando a donde estaban asignados: el «Puente Aéreo Río - San Pablo». Fue incorporado a los servicios de línea el 27 de noviembre, en las rutas del Río de la Plata.

Al otro día del vuelo demostrativo, el 20 de noviembre, PLUNA festejó su 39º aniversario a las 19:00 horas, en el hall de su sede central, procediéndose a la entrega de medallas conmemorativas a los funcionarios que cumplieron veinticinco años al servicio del organismo. También se entregaron plaquetas recordatorias a los funcionarios representativos de cada sector que se distinguieron por su labor, contracción al trabajo y dedicación a la empresa. Además se otorgó una insignia de oro al Comandante Juan José Ferrara como reconocimiento por haber sobrepasado las 20.000 horas de vuelo en su vida aeronáutica. Asimismo se dieron a conocer cifras que mostraban a las claras el camino de la recuperación que estaba recorriendo al Ente. En 1975 se transportaron en todas sus líneas 290.149 pasajeros, de los cuales 219.126 en las de Buenos Aires, 25.030 en las de Punta del Este y 4.048 en la de Asunción. En cuanto a los servicios a terceros, se realizaron 812 a diferentes empresas extranjeras. Se obtuvo en ese año un superávit de N$ 4:548.585 nuevos pesos.

En ese mes de noviembre, la Dirección General se mudó al 7º piso del edificio que ocupaba en esa época en la calle Colonia 1013, funcionando desde ese momento: el Despacho del Director General, Secretaría, Secretario General, Asesor General, Asesoría Jurídica, Director Ejecutivo para Administración y Comercial y el Departamento de Planificación, Desarrollo y Control. Esta nueva sede de la Dirección General, le permitió cambiar la imagen de la empresa y un funcionamiento más adecuado a sus necesidades.

PLUNA a fines de 1975 era servida por 428 funcionarios, de los cuales 167 pertenecían a la Dirección Ejecutiva para Administración y Comercial, 138 a la Dirección Ejecutiva para Planes y Operaciones y 103 a la Dirección Ejecutiva para Material: además de ellos 13 Comandantes de Aeronave, 6 Primeros Oficiales y 23 auxiliares de cabina.

El 14 de diciembre de 1975 y el 15 de enero de 1976 arribaron a Carrasco los dos Vickers 827 que faltaban, traídos en vuelo «ferry» por

pilotos de PLUNA. Se trataba respectivamente de los Vickers Viscount 827 matrículas CX-BIZ y CX-BJA, número de fabricantes 316 y 400, cuyas marcas brasileñas eran PP-SRH y PP-SRF.

El 24 de diciembre de 1975 todos los pilotos de PLUNA comenzaron a realizar un curso rápido teórico - práctico de Vickers 827, con los que lo habían hecho en Brasil.

La temporada de verano 1975/76 tomó a PLUNA en pleno auge, tanto operativo como económico. Los servicios se cumplían con puntualidad y regularidad, teniendo en uso para sus líneas tres aviones Vickers 827, dos Vickers 700, dos Fairchild FH-227 y un Fokker F-27. En esos momentos alcanzó y mantuvo el cincuenta por ciento del tráfico en el Río de la Plata, con altísimos porcentajes de ocupación de asientos.

Como se venía anunciando luego de recibirse el último Vickers 827, se planificó retomar la ruta a Porto Alegre, para la cual primero se negoció con las autoridades aeronáuticas brasileñas la rehabilitación de dicha línea y luego se reabrió la agencia en aquella ciudad, dotando al local de muebles, máquinas y el personal necesario. Los vuelos se reanudaron el miércoles 4 de febrero de 1976 a las 09:45 horas, en uno de los Vickers 827 que fue al mando de los Comandantes Juan José Ferrara y César A. Soutto. En esta segunda época los servicios se cumplían en tres frecuencias semanales: lunes, miércoles y viernes.

En los últimos meses de 1975 la Fuerza Aérea adquirió en Brasil cinco aviones biturbohélice EMBRAER EMB-110 «Bandeirante». Estos aviones con la posibilidad de transportar hasta quince pasajeros en distancias cortas, fueron puestos en servicio en las líneas internas de PLUNA-TAMU, alternándose con los C-47/DC-3, pensándose que más adelante podrían servir en determinadas circunstancias, en alguna línea internacional.

Al haber tenido el Cnel.(PAM) Rubén Acosta que hacerse cargo de otro destino militar, quedó vacante su cargo directivo en PLUNA, razón por la cual se nombró en su lugar como Director Ejecutivo para Planes y Operaciones al Cnel.(PAM) Luis Enrique Revello, por la Resolución del Poder Ejecutivo Nº 50.485 de fecha 20 de mayo de 1976.

Por esos días ante la disponibilidad de los nuevos aviones Bandeirante, se juzgó que con ellos, alternándose con los Fokker y los Fairchild, según los casos, se podría encarar la explotación de una línea aérea entre Montevideo y la ciudad de Bagé, en el Estado de Río Grande del Sur, Brasil y, de la misma forma entre Montevideo y Uruguayana, también en dicho Estado, con el fin en ambos casos de encauzar a virtuales viajeros de esas zonas del Estado «Gaucho» a nuestra capital o desde ella al exterior. Rápidamente se consiguieron los permisos necesarios, tanto en nuestro país como en Brasil,

decidiéndose comenzar con los vuelos a Bagé el 25 de junio, por lo cual ese viernes se hizo el viaje inaugural con avión Bandeirante, yendo el Cnel.(PAM) Luis E. Revello en representación de PLUNA. Se cumplieron tres frecuencias semanales, los lunes, miércoles y viernes, en el vuelo 505 de ida, saliendo a las 10 y 25 de Montevideo, regresando en el 506 de Bagé, con partida a las 12 y 20. Los primeros vuelos funcionaron normalmente, pero luego se desvirtuaron al colocar las autoridades brasileñas trabas migratorias a los pasajeros, lo que llevó a no poner en funcionamiento la línea a Uruguayana y poco después a abandonar la línea a Bagé, aunque no obstante estas trabas que aparecieron en 1977, se mantuvo durante todo ese año el servicio, como se verá.

Desde mediados de 1976 se venía estudiando en Operaciones de PLUNA la posibilidad de ingresar nuevamente en la era del «jet». Luego que se culminara el análisis de este renovado desafío, por el grupo de técnicos que tenía que examinar los proyectos correspondientes, las autoridades del Ente los aprobaron, llegando a la conclusión de la viabilidad de la adquisición de dos aviones a reacción de distancias medias, para con ellos cubrir nuevos servicios entre: Montevideo - Porto Alegre - San Pablo - Río de Janeiro y, en otra ruta: Buenos Aires - San Carlos de Bariloche. Y, de esta manera lograr su readaptación a las exigencias del mercado, donde el avión a reacción ya se consideraba imprescindible como forma de competir en un mismo plano de igualdad con las restantes compañías que operaban en el país. No obstante la aprobación de esta tesis, la cual se conoció en noviembre de 1976 por la prensa no estaban dadas todas las condiciones necesarias para tal decisión, la que se fue dilatando en el tiempo hasta 1978, año en que sí se adquirieron aviones «jet» Boeing 727.

Desde el 30 de noviembre de 1975 al 30 de noviembre de 1976, se transportaron en las líneas internacionales de PLUNA 219.185 pasajeros, en las líneas internas (convenio PLUNA -TAMU) 70.567 pasajeros.

La recuperación lograda por el organismo a partir de 1974, culminó en 1976 con una participación en el tráfico del Río de la Plata del 50.8%, cosa que no le fue fácil mantener, como se verá.

A fines de 1976 se concluyó la primera etapa de la construcción de un depósito para almacenaje de materiales en el Aeropuerto de Carrasco, de trescientos metros cuadrados continuándose con la obra en su segunda etapa, durante todo 1977, la que finalizó a principios de 1978, pudiendo disponerse de una superficie de acopio de seiscientos metros cuadrados, a un costo de N$ 260.000 (nuevos pesos doscientos sesenta mil) financiado totalmente con recursos propios del organismo.

Durante el año 1976 se fue afianzando contundentemente el servicio que prestaba PLUNA a terceros, a tal punto que el Directorio decidió a principios de 1977 crear un nuevo departamento para atender esta asistencia que daba la compañía, con el fin de disponer de los medios necesarios y competentes para la atención de una actividad que cada día comportaba más beneficios, por lo cual lo insertó en la Dirección Ejecutiva para Planes y Desarrollo, denominándolo «Departamento de Servicios a Terceros». La pauta que se había propuesto el Directorio, era adecuar los equipos de tierra para ejercer el monopolio de prestación de servicios a terceros en el Aeropuerto de Carrasco, contando con los equipos propios recuperados y los obtenidos a través del convenio con la línea belga SABENA; lo cual le permitió al Ente ir cumpliendo cada día mayor número de servicios en atención a compañías extranjeras, aunque sin disponer de todos los medios necesarios, no obstante en 1977 realizó 1275 operaciones con un ingreso superior a U$S 200.000.- dólares, previéndose más adelante, de acuerdo a gestiones ante la empresa holandesa KLM, incorporar nuevos equipos como complemento de un acuerdo de tráfico.

El año 1977 comienza con 548 funcionarios presupuestados en PLUNA, con destino en Uruguay, 69 en Buenos Aires, 5 en Asunción del Paraguay y 4 en Porto Alegre, llegándose a fines de noviembre de 1977 con 487 en Uruguay. De ese total presupuestado de 487 personas, prestaban servicios efectivos en el organismo 477, distribuidos de la siguiente forma:

Asesoría General 5; Secretaría General 14; de las cuales 6 en Mesa de Entrada y Archivo, 1 en Oficina de Prensa, 4 en Secretaría y 3 en Portería.

Dirección Ejecutiva para Administración y Comercial 164; de los cuales 2 en Secretaría, 35 en Dpto. de Administración y Servicios, 43 en Economía y Finanzas, 65 en Comercial y 19 en Personal.

Dirección Ejecutiva para Planes y Operaciones: 154; de los cuales 2 en Secretaría, 2 en Técnicas y Control Operativo, 50 en Dpto. de Servicios a terceros, 30 en Despacho de tráfico, 15 en Servicio de Abordo, 48 en Sección tripulantes, y 7 en Dpto. de Planificación, Desarrollo y Control.

Dirección Ejecutiva para Material 140; de los cuales 2 en Secretaría, 8 en Dpto. de Ingeniería y Planificación, 6 Sección Control de Calidad, 6 Sección Control de Mantenimiento y Producción, 57 Dpto. de Mantenimiento, 25 Dpto. de Abastecimiento, 20 Dpto. de Comunicaciones y Electrónica y 16 en División Intendencia.

En la Sección Tripulantes de la Dirección Ejecutiva para Planes y Operaciones, sus 48 integrantes formaban parte del Escalafón «Personal Navegante», el cual estaba dividido en dos categorías «A» y «B».

A la categoría «A» la conformaban en 1977 diez y nueve aviadores: cuatro 1er. Piloto de «Jet», dos 2do. Piloto de «Jet», ocho 1er. Piloto de Turbohélice y cinco 2do. Piloto de Turbohélice: en este último grupo ingresó directamente al organismo en 1977 el Sr. Edgardo Rodríguez Laferranderie (Piloto Aviador Militar, recibido el 1° de febrero de 1956) quien había formado parte de las tripulaciones de CAUSA y TAUSA como copiloto de Lockheed Constellation L-749.

A la categoría «B» la conformaban veintinueve azafatas y comisarios: dos Auxiliares de Cabina Jefe y veintisiete Auxiliares de Cabina.

En 1977 PLUNA contó para su plan operacional con dos Vickers Viscount Serie 769 (reduciéndose a solamente uno en el mes de mayo, al haberse dado da baja el otro por haber llegado al límite de horas de utilización) y los tres Vickers Viscount serie 827; sus matrículas eran: CX-AQN (serie 769) y CX-BIY, CX-BIZ y CX-BJA (serie 827)

Con estos aparatos y los F-27 y FH-227 que integró la Fuerza Aérea al tráfico internacional se cumplieron: en la ruta Montevideo - Buenos Aires Montevideo.

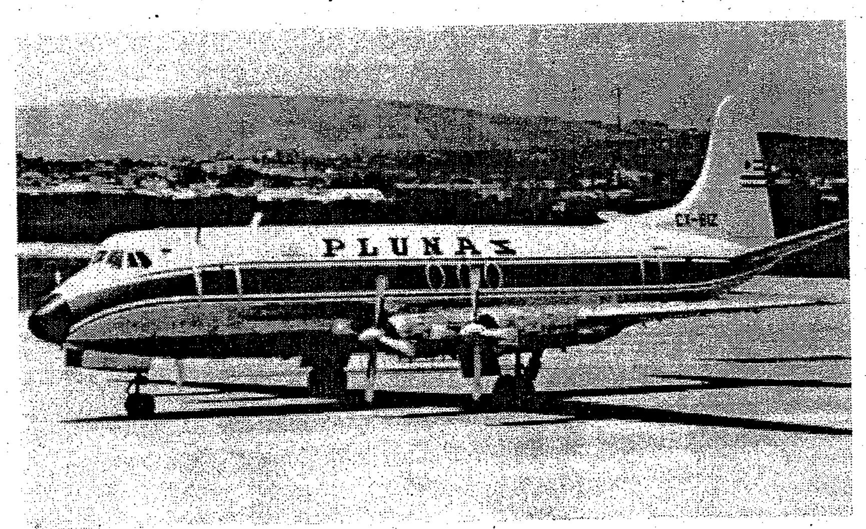
- 56 frecuencias semanales desde el 15 de diciembre de 1976 al 15 de abril de 1977.
- 44 frecuencias semanales desde el 15 de abril de 1977 al 4 de diciembre de 1977.
- 48 frecuencias semanales desde le 4 de diciembre de 1977 en la ruta Buenos Aires - Punta del Este - Buenos Aires, donde se usaron los Vickers Viscount 827.
- 21 frecuencias semanales desde el 15 de diciembre de 1976 al 15 de abril de 1977.
- 2 frecuencias semanales desde el 15 de abril de 1977 al 4 de diciembre de 1977.
- 27 frecuencias semanales desde el 15 de diciembre de 1977 en la ruta Montevideo - Asunción - Montevideo, donde no se usaron los aviones FH-227.
- 2 frecuencias semanales en la ruta Montevideo - Porto Alegre - Montevideo, donde no se usaron los aviones FH-227.
- 3 frecuencias semanales en la ruta Montevideo - Bagé - Montevideo, solo se cumplió con aviones Bandeirante de la Fuerza Aérea
- 3 frecuencias semanales desde el 15 de diciembre de 1976 al 2 de agosto de 1977.
- 2 frecuencias semanales desde el 2 de agosto de 1977, conectando con el vuelo a Melo.

PLUNA cumplió dos vuelos especiales en 1977, efectuados en Vickers Viscount serie 827, transportando al Presidente de la República y su comitiva fuera del país. El primero fue realizado en el CX-BJA a Brasilia, hacia donde partieron el 6 de julio desde Carrasco, con una corta escala técnica en Campinhas, San Pablo; el avión y toda la tripulación permaneció en Brasilia hasta el regreso del Presidente el 8 de julio, con el mismo recorrido. El segundo vuelo fue al Aeroparque de Buenos Aires y se realizó el 3 de noviembre, regresando el 5 hacia Carrasco.

En 1977 se transportaron 250.193 pasajeros en todas sus líneas, de las cuales 188.037 al exterior y 62.156 al interior por el convenio PLUNA-TAMU. De los pasajeros al exterior 157.259 fueron de la ruta Montevideo - Buenos Aires - Montevideo; 5.993 de la ruta Montevideo - Asunción del Paraguay - Montevideo; 5106 de la ruta Montevideo - Porto Alegre - Montevideo; 19136 de la ruta Buenos Aires - Punta del Este - Buenos Aires; y 543 de la ruta Montevideo - Bagé - Montevideo. Estos números son inferiores en las rutas del Río de la Plata que los de los dos años anteriores por dos circunstancias gravitantes: primero, la incorporación por Aerolíneas Argentinas de una flota de aviones»jet» Fokker F-28 en los vuelos del Río de la Plata, que el usuario incentivado por una amplia promoción publicitaria comenzó a utilizar y aceptó por su mayor confort y rapidez; y segundo, trabajos especiales de mantenimiento en los aviones Vickers Viscount y Fairchild FH-227, que redujeron la flota del organismo en el álgido período de alta temporada, lo cual determinó una prestación de servicios no tan eficiente y regular como se había logrado en 1976, redundando en una reducción de los pasajeros transportados, obteniendo en los vuelos a Buenos Aire solamente un 37% de ese tráfico y en los vuelos a Punta del Este un 36%. Estos factores negativos que influyeron en esa reducción de la participación de PLUNA, significaron además que la oferta de asientos semanales brindada fuera inferior a la de la competencia de 6125 contra 7.500 (Aerolíneas Argentinas y Austral), lo que impulsó a considerar seriamente la incorporación de aviones «jet», comenzando ya en octubre de 1977 los trámites para su adquisición, habiéndose decidido en el Directorio por Boeing 727 usados, trimotores de 114 pasajeros, como apareció en la prensa del mes de noviembre, avalada esta determinación por el entendimiento celebrado de acuerdo a un Memorandum con Aerolíneas Argentinas y garantida por la Dirección de Transporte de la República Argentina mediante la cual, además de la autorización para la operación en Aeroparque de dichos aviones, se logró la necesaria para el tráfico de 5ta. libertad de ese aeropuerto al Brasil.

Capítulo 19

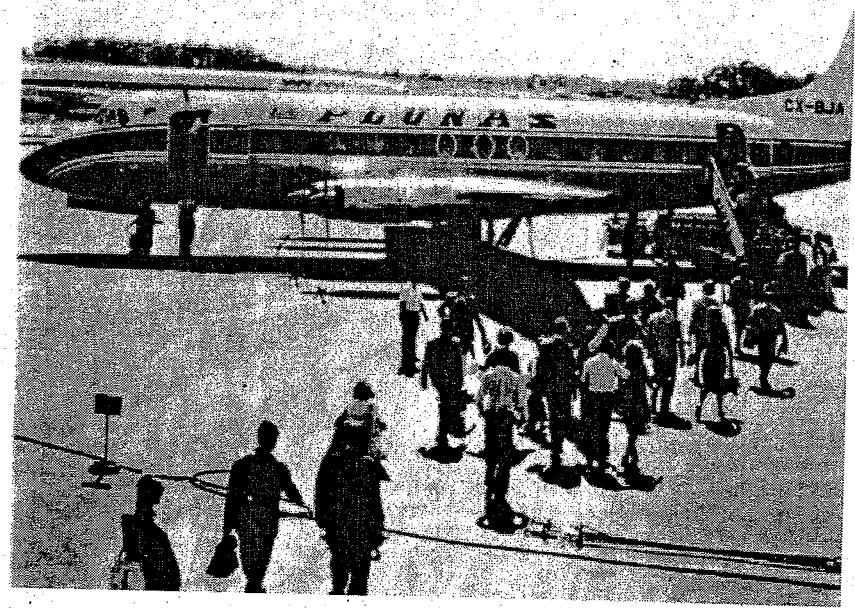
SEGUNDA ÉPOCA DE LOS VICKERS.
1974 - 1978



Viscount 800, ex VASP CX-BIZ



Comandante Raúl Rodriguez Escalada, Cte. Oscar Y. Miguez, Cte. Héctor Huguet. 1973



Febrero, 1976.



La moda "Cardo" de las azafatas. 30 de agosto de 1975.

Indice de personas citadas

Indice de aeronaves citadas

Indice General

Pág.